

بسم الله الرحمن الرحيم

جامعة اليرموك

كلية الآداب

قسم التاريخ

١٥/٤

١٥/٤

١٥/٤

١٥/٤

موانئ البحر الأحمر وأثرها في تجارة دولة المماليك (٦٤٨-٩٢٣هـ / ١٢٥٠-١٥١٧م)



إعداد

خالد محمد السالم العميرة

إشراف

أ. د. يوسف غوانمة

قدمت هذه الأطروحة استكمالاً لمتطلبات درجة دكتوراه في الفلسفة في التاريخ الإسلامي
والحضارة الإسلامية، في جامعة اليرموك، كلية الآداب، قسم التاريخ

تموز / ٢٠٠٤م

بسم الله الرحمن الرحيم

جامعة اليرموك

كلية الآداب

قسم التاريخ

موانئ البحر الأحمر وأثرها في تجارة دولة المماليك

(٦٤٨-٩٢٣هـ / ١٢٥٠-١٥١٧م)

إعداد

خالد محمد سالم العميرة

ماجستير تاريخ إسلامي / جامعة اليرموك / ١٩٩٨م

قدمت هذه الأطروحة استكمالاً لمتطلبات درجة دكتوراه فلسفة في التاريخ الإسلامي
والحضارة الإسلامية، في جامعة اليرموك، كلية الآداب، قسم التاريخ

وافق عليها

الأستاذ الدكتور يوسف حسن غوانمة مشرفاً ورئيساً
الأستاذ الدكتور محمد عيسى صالحية عضواً
الأستاذ الدكتور محمد عبدالقادر خريسات عضواً / الجامعة الأردنية
الدكتور نعمان محمود جبران عضواً
الدكتور سليمان عبد الله الخرابشة عضواً

١٥ / آب / ٢٠٠٤م



﴿إليه يصعد الكلم الطيب والعمل الصالح يرفعه﴾

صدق الله العظيم

سورة فاطر / آية ١٠

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ
مَا شَرَا ۝ ۲۲

إلى الذين أخفض لهما جناح الذل من الرحمة
والذي شافهم الله

إلى زوجتي التي تحملت معي عبء دراستي
إلى أبنائي الذين أرى فيهم صورة طموحي
أهدي هذا الجهد

الباحث

الشكر والتقدير

يطيب لي وأنا أختتم هذه الدراسة أن أقدم لأستاذي
الفاضل الأستاذ الدكتور يوسف غوانمة، وافر الشكر وعظيم
الامتنان، لها أبداه من نصيح وإرشاد وتوجيه، وما تحمله من عناء
في القراءة والتدقيق والوقوف على كل صغيرة وكبيرة، أثناء
إعداد هذه الدراسة، فترك أثر الأستاذ الطيب بتلميذه البار.
كما أخص بالشكر الأساتذة الأفاضل الذين وافقوا على
مناقشة رسالتي، وتحملوا عناء قراءتها ومناقشتها.
والشكر موصول لكل أساتذتي الأفاضل، الذين انتظمت
معهم في مساقات دراسية، وأفدت من علمهم فائدة كبيرة، وابتد
هذا الشكر ليشمل كل يد كريمة ورأي سديد أسهم معي وقدم لي
جهداً أعانني.

والله ولي التوفيق

الباحث

ج	جزء
ق	قسم
م	مجلد
م	ميلادي إذا جاءت بعد السنة
هـ	هجري
ص	صفحة
ت	توفي ..
ط	طبعة
ع	عدد
د ن	دون ناشر
د م	دون مكان
د ت	دون تاريخ
—	هذا الخط يعني نفس المؤلف السابق، وقد استخدم في قائمة المصادر والمراجع
و	ورقة
م. خ	مجموعات خاصة
ف	فصل
=	هذه الإشارة تعني متابعة الهامش على الصفحة التالية

E.I.	Encyclopaedia of Islam
Op.Cit.	In the same Place / Different Page
Ibid.	In The Same Place
Vol.	Volume
P.	Page
Ed.	Editor
Setton	Setton. K.M.A History of the Crusades

رقم الصفحة

الموضوع

د	الإهداء
هـ	شكر وتقدير
و	المختصرات والرموز
ز	فهرس المحتويات
ي	ملخص الدراسة باللغة العربية
١	المقدمة
٧	نظرة في أهم المصادر التي اعتمدت عليها الدراسة

١٦-٦٢ الفصل الأول: جغرافية وموانئ البحر الأحمر

١٧	أولاً: جغرافية البحر الأحمر
١٩	١. التسمية
٢٠	٢. حدود البحر الأحمر وتضاريسه
٢٥	٣. مسافات البحر الأحمر
٢٦	٤. جزر البحر الأحمر
٢٩	ثانياً: موانئ البحر الأحمر
٣٠	المجموعة الأولى: موانئ الساحل الشرقي للبحر الأحمر
٣٠	١. عدن
٣٥	٢. غلافة
٣٨	٣. الموانئ الصغيرة
٣٨	أ- عثر
٣٨	ب- حلي
٣٩	ج- الأهواب
٤٠	د- الشرجة والحردة وعطنة
٤١	هـ- السرين
٤١	و- بنادر غير مشهورة
٤٢	٤. جدة

٥. الجار ٤٦
٦. ينبع ٤٧
٧. أيلة (العقبة) ٤٩
- المجموعة الثانية: موانئ الساحل الغربي للبحر الأحمر ٥١
١. الطور ٥١
٢. القلزم والسويس ٥٣
٣. القصير ٥٦
٤. عيذاب ٥٧
٥. سواكن ٦٢

الفصل الثاني: أهمية موانئ البحر الأحمر لدولة الممالك ١٣٩-٦٤

- أولاً: الأهمية الاستراتيجية والعسكرية ٦٥
١. العلاقات مع قوى البحر الأحمر ٦٦
- أ- الحجاز ٦٦
- ب- اليمن ٧٧
- ج- النوبة ٨٥
- د- الحبشة ٨٨
٢. وسائل حماية الموانئ والطرق المؤدية إليها ٩٢
- أ- جوازات المرور وإغلاق البحر الأحمر وبريد الموانئ ٩٢
- ب- الحملات والتجاريد العسكرية ٩٨
- ج- مقاومة القرصنة ١١٠
- ثانياً: الأهمية الاقتصادية والتجارية لموانئ البحر الأحمر ١١٢
١. الأهمية الاقتصادية والتجارية ١١٣
٢. سياسة الاحتكار ١٢٥
٣. التجوير (التنافس بين الموانئ) ١٣٤

الفصل الثالث: الإدارة في موانئ البحر الأحمر ٢٢٥-١٤٠

- أولاً: الموظفون المشرفون على الموانئ ١٤١
- ثانياً: إجراءات استقبال السفن ومغادرتها ١٥٤
- ثالثاً: أساليب التعامل التجاري في الموانئ ١٦٣
- أ- الأسواق وعمليات البيع والشراء ١٦٣
- ب- المعاملات المالية ١٨٢

١٩٤	رابعاً: أنواع السلع ومصادرها
١٩٤	أ- التوابل والبهارات
١٩٨	ب- سلع العقاقير الطبية
٢٠٠	ج- العطور والبخور
٢٠٣	د- الأحجار الكريمة والمعادن النفيسة
٢٠٨	هـ- سلع أخرى
٢١٢	خامساً: تجارة الكارم
٣٠٤٢٢٦	الفصل الرابع: الرسوم والمكوس في موانئ البحر الأحمر

٢٢٧	أولاً: الرسوم والمكوس وأنواعها
٢٦٨	ثانياً: دور سلاطين الممالك في تشجيع التجارة عبر موانئ البحر الأحمر
٢٨٨	ثالثاً: المراسلات والسفارات والهدايا وأثرها على التجارة في موانئ البحر الأحمر

٣٦٥-٣٠٥	الفصل الخامس: علاقات موانئ البحر الأحمر التجارية وطرق الملاحة البحرية
٣٠٦	أولاً: العلاقات التجارية مع موانئ جنوب شرق آسيا
٣٢٠	ثانياً: العلاقات التجارية مع الموانئ الإفريقية وشبه الجزيرة العربية والمصرية والشامية
٣٢٠	١. العلاقات مع الموانئ الأفريقية
٣٢٩	٢. العلاقات مع موانئ الخليج العربية وجنوب الجزيرة العربية
٣٣٦	٣. العلاقات مع الموانئ المصرية والشامية
٣٤١	ثالثاً: طرق الملاحة البحرية

٣٤٢	أ- طرق الملاحة الرئيسية مع موانئ البحر الأحمر
٣٤٢	- طريق البحر الأحمر - الهند والصين
٣٤٦	- طريق البحر الأحمر - شرق أفريقيا
٣٤٩	ب- طرق الملاحة الداخلية بين موانئ البحر الأحمر
٣٥٤	رابعاً: الملاحة والسفن في البحر الأحمر
٣٥٤	أ- الملاحة في البحر الأحمر
٣٦٠	ب- سفن البحر الأحمر، أنواعها وصناعتها

٣٦٦	الخاتمة
٣٧٠	الملاحق
٣٧٧	قائمة المصادر والمراجع
٤٠٠	ملخص الدراسة باللغة الإنجليزية

ملخص الدراسة
موانئ البحر الأحمر وأثرها في تجارة دولة الممالك
٩٢٣-٦٤٨ هـ / ١٢٥٠-١٥١٧ م
رسالة دكتوراه

إعداد
خالد محمد سالم العمارة
إشراف
الأستاذ الدكتور يوسف غوانمه

جاءت هذه الدراسة للوقوف على حركة التجارة في موانئ البحر الأحمر، وبيان أثرها في تجارة دولة الممالك، ومدى أهمية هذه الموانئ الاستراتيجية والاقتصادية، وانعكاس هذه الأهمية على خزينة دولة الممالك، وبالتالي على الدولة نفسها، مما مكنها من النهوض والتقدم الحضاري، ومقاومة الأخطار الخارجية. بالإضافة إلى معرفة الكثير من القضايا والإجراءات المتعلقة بتجارة موانئ البحر الأحمر، منها: دور دولة الممالك وسلطانيتها في حماية البحر الأحمر وموانئه. وتشجيع التجارة عبر هذه الموانئ من خلال إقامة المنشآت، وإصدار المراسيم والإعفاءات الجمركية، وعقد المعاهدات ومنح الامتيازات.

وأظهرت هذه الدراسة الإجراءات التي كانت تتم في الموانئ، نذكر منها طرق استقبال السفن التجارية، وإنزال السلع، وتحصيل المكوس عنها، وبيعها في أسواق الموانئ، ثم شحنها من إحدى موانئ البحر الأحمر، ومنها تصل بواسطة الطرق البرية والنهرية إلى موانئ التصدير للغرب الأوروبي. إلى جانب بيان إدارة موانئ البحر الأحمر.

وأوضحت الدراسة دور هذه الموانئ في حركة نقل السلع، والمسافرين والحجاج فيما بينها. وعلاقات هذه الموانئ التجارية مع الموانئ الأخرى الواقعة على سواحل المحيط الهندي. والخطوط الملاحية الخارجية والداخلية. والسفن المستخدمة في البحر الأحمر، والملاحة وأخطارها في هذا البحر.

كما قدمت الدراسة معلومات هامة عن نشأة وازدهار هذه الموانئ خلال عدة قرون. ثم أسباب تراجعها مع نهاية دولة الممالك الثانية وظهور البرتغاليين في تلك الموانئ. **فالفصل الأول** قدّم دراسة جغرافية عن البحر الأحمر وموانئه وعن كيفية ازدهار تلك الموانئ وأهميتها، وكيف تناوبت الأدوار فيما بينها حسب الظروف السياسية والأمنية في البحر الأحمر وما حوله.

وتناول **الفصل الثاني** أهمية موانئ البحر الأحمر لدولة المماليك، مبيناً الأهمية الاستراتيجية والعسكرية لهذه الموانئ من خلال دراسة علاقات دولة المماليك مع قوى البحر الأحمر، ووسائل حماية الموانئ والطرق المؤدية إليها، والأهمية الاقتصادية والتجارية لهذه الموانئ، وما تدره من دخل لخزانة سلاطين المماليك، وكذلك سلاطين الدولة الرسولية. وسياسة الاحتكار التي تميز بها عصر دولة المماليك الثانية. إضافة إلى التجوير (التنافس بين الموانئ).

وخصص **الفصل الثالث** لدراسة إدارة موانئ البحر الأحمر. من حيث الموظفين المشرفين على الموانئ، وإجراءات استقبال السفن ومغادرتها، وأساليب التعامل التجاري، والأسواق، والمعاملات المالية، وأنواع السلع الصادرة والواردة من خلال هذه الموانئ، واختتم الفصل بتجارة الكارم لما لها من أهمية وعلاقة مباشرة بهذا الموضوع.

وكرّس **الفصل الرابع** للرسوم والمكوس وأنواعها، لما تشكله من أهمية بالنسبة لدولة المماليك، إضافة إلى دور سلاطين دولة المماليك في تشجيع التجارة عبر موانئ البحر الأحمر بأساليب متعددة منها إصدار مراسيم الأمان والتشجيع للتجار، وإصدار الإعفاءات الجمركية للبعض منهم. ولم يغفل هذا الفصل المراسلات والسفارات والهدايا بين دولة المماليك والدول الأخرى، لما في ذلك من أثر كبير على تنمية حركة التجارة من خلال طريق البحر الأحمر التجاري الذي تشرف عليه دولة المماليك.

وبين **الفصل الخامس** العلاقات التجارية لموانئ البحر الأحمر وطرق الملاحة البحرية. فاشتمل على العلاقات التجارية مع موانئ جنوب شرق آسيا، والموانئ الإفريقية، وموانئ شبه الجزيرة العربية، والمصرية والشامية. وكانت طرق الملاحة البحرية الرئيسية المرتبطة مع البحر الأحمر، وطرق الملاحة الداخلية الممتدة بين موانئ هذا البحر من ضمن ما تناوله هذا الفصل. إضافة إلى الملاحة ومعيقاتها في البحر الأحمر، وأنواع السفن المستخدمة في هذا البحر وطريقة صناعتها، مع الإشارة إلى طريقة صناعة سفن المحيط الهندي.

وقد توصلت الدراسة إلى عدد من النتائج، منها:

١. خدمت موانئ البحر الأحمر حركة التجارة قبل الإسلام، واستمرت تقوم بهذا الدور خلال العصر الإسلامي، وبشكل خاص خلال عصر دولة المماليك.

٢. أدركت دولة المماليك أهمية البحر الأحمر في حركة التجارة الدولية، فوفرت الأمن والحماية لهذا البحر وموانئه، من خلال علاقاتها السياسية وقوتها العسكرية.

٣. شكّلت إدارة موانئ البحر الأحمر جزءاً من التنظيم الإداري لدولة المماليك. حيث قامت إدارة تلك الموانئ، على متابعة إجراءات حركة الصادر والوارد لتلك الموانئ، وتحصيل الرسوم والمكوس.

٤. تعددت مراكز تحصيل الرسوم والمكوس على التجارة الشرقية المارة عبر موانئ البحر الأحمر. فانتشرت تلك المراكز في الموانئ وعلى الطرق البرية المؤدية إليها.
٥. شكّلت تجارة البحر الأحمر أهمية خاصة لدولة المماليك، فكانت رافداً رئيساً لخزينتها.
٦. لعب سلاطين دولة المماليك -وبشكل خاص الدولة الأولى- دوراً هاماً في تشجيع الحركة التجارية البرية والبحرية.
٧. كان للعلاقات بين دولة المماليك والدول الأخرى، التي تمثلت من خلال المراسلات والسفارات والهدايا، أثر في تنشيط الحركة التجارية عبر موانئ البحر الأحمر.
٨. ظهر خلال القرن التاسع الهجري / الخامس عشر الميلادي، ما يسمى بالتجوير (التنافس بين الموانئ) فأسهّم في ظهور جدة كميناء عالمي، وتراجع ميناء عدن.
٩. ارتبطت موانئ البحر الأحمر بطرق الملاحة الرئيسية، وبشبكة من طرق الملاحة الداخلية، فيما بينها.
١٠. كانت حركة الملاحة بين موانئ البحر الأحمر تواجه ظروف ملاحية خاصة، تمثلت بكثرة الشعاب المرجانية المنتشرة في البحر الأحمر، لذلك كانت سفن البحر الأحمر، تصنع بطريقة تتناسب تلك الظروف.
١١. اختلفت السياسة التجارية لدولة المماليك الأولى عن دولة المماليك الثانية، فدولة المماليك الأولى، شجعت حركة التجارة من خلال تبنيها سياسة تخفيض الرسوم والمكوس، وعدم المغالاة في جبايتها، كما وفرت الأمن والأمان للتجار. في حين مارس بعض سلاطين دولة المماليك الثانية سياسة الاحتكار وقاموا ببعض المصادرات، واستصفى بعضهم مكوس ميناء جدة، وتقاسمها البعض الآخر مع أشرف مكة.

اعتمدت حركة التجارة الدولية بين الشرق والغرب خلال العصور الوسطى على ثلاثة طرق رئيسية: الأول هو الطريق البري الممتد من الصين عبر أواسط آسيا ثم يتفرع إلى عدة طرق وصولاً إلى العراق والأناضول ثم أوروبا. والطريق الثاني هو طريق الخليج العربي المتصل بالموانئ الهندية والصينية ومن ثم إلى العراق وسوريا والأناضول. والطريق الثالث هو البحر الأحمر المتصل بالموانئ الهندية والصينية والإفريقية، وسمي بطريق البخور، وقد لعب هذا الطريق دوراً له أهميته التجارية والبحرية عبر العصور المختلفة.

وقد شكّل طريق البحر الأحمر التجاري أهمية خاصة كأحد طرق التجارة الدولية الرئيسية في العصر الإسلامي، لذلك اهتمت الدول الإسلامية بهذا الطريق الحيوي وبالبحر الأحمر وموانئه، وجعلوا منه بحراً إسلامياً خالصاً.

وبسبب الظروف غير المستقرة في أواسط آسيا ومنطقة خراسان والخليج العربي، قلّ الاهتمام بالطريقين الأول والثاني، وظل طريق البحر الأحمر هوشريان التجارة الدولية، وخصوصاً في العصرين الأيوبي والمملوكي. وقد جعل صلاح الدين الأيوبي من البحر الأحمر بحيرة إسلامية، بعد أن ضم اليمن إلى سلطنته، وحرر أيلة (العقبة) من الصليبيين، وبذلك سيطر على مداخل البحر الأحمر من الجنوب ومخارجه من الشمال عبر أيلة (العقبة) والقلزم. وأصبحت الدولة الأيوبية المهيمنة فعلياً على التجارة الدولية القادمة من الشرق الأقصى في طريقها إلى أوروبا، وقد رفدت هذه التجارة حركة نضال وجهاد الأيوبيين ضد الصليبيين.

وبعد قيام دولة المماليك في مصر وبلاد الشام، أدرك سلاطينها الأهمية الاقتصادية لهذا الطريق التجاري، الذي شكّل العامود الفقري لخزينتها، فقد مكنها من تكوين جيش قوي من المماليك قاوموا به الأخطار الخارجية، ورغم غربتهم إلا أنهم تمكنوا من الاستمرار زهاء ثلاثة قرون، بسبب قوتهم العسكرية والاقتصادية.

وقد تنبّه الأوروبيون إلى أهمية الطريق التجاري عبر البحر الأحمر وموانئه، وما شكّله عائدات الحركة التجارية بهذا الطريق من مورد هام لاقتصاد دولة المماليك. لذلك قاموا بالعديد من المشاريع الرامية إلى السيطرة عليه لحرمان دولة المماليك من أحد روافد

خزينتها، وبالتالي القضاء عليها. إلا أن المشاريع الأوروبية المتعددة لم تنجح، وبقيت دولة المماليك تشرف على حركة التجارة الشرقية عبر البحر الأحمر وموانئه، إلى أن تمكن البرتغاليون من الدوران حول إفريقيا، والوصول إلى الهند واحتكار قسم كبير من التجارة الشرقية. فكان ذلك إحدى أسباب انهيار دولة المماليك.

وعلى الرغم من أهمية موانئ البحر الأحمر ودورها كحلقة وصل في حركة التجارة الشرقية بين الشرق والغرب، وأثر ذلك على دولة المماليك وتجارها واقتصادها، لم تتناول الدراسات السابقة هذا الموضوع بشكل متكامل. لذلك وقع اختيارنا عليه كموضوع لرسالة الدكتوراه. إذ أنه ما زال بحاجة لدراسة معمقة، لمعالجة العديد من القضايا والاشكالات والإجراءات المتعلقة بموانئ البحر الأحمر وإدارتها وتجارها ومكوسها خلال عصر دولة المماليك.

فجاءت هذه الدراسة للوقوف على العديد من هذه القضايا والإجراءات المتعلقة بتجارة البحر الأحمر وموانئه وأثر ذلك على دولة المماليك واقتصادها. فشكّلت بمجملها صورة واضحة متصلة الحلقات توضح تطورات هذا الموضوع خلال عصر دولة المماليك.

فقد حاولت جاهداً من خلال هذه الدراسة تتبع نشأة موانئ البحر الأحمر منذ نشأتها وحتى نهاية عصر دولة المماليك، لتشكيل صورة واضحة عن نشأة هذه الموانئ ونشاطها التجاري خلال عدة قرون.

واهتمت الدراسة بمعالجة دور دولة المماليك السياسي والعسكري الهادف إلى حماية البحر الأحمر وموانئه وضمان استمرار التجارة عبر هذا الطريق التجاري. وذلك من خلال العديد من الإجراءات ووسائل الحماية السياسية والعسكرية التي أوضحتها الدراسة.

وكانت الإجراءات الإدارية في موانئ البحر الأحمر من القضايا الهامة التي عالجتها الدراسة. فوفقت على إدارة الموانئ، ونظم التجارة فيها، وأنواع السلع الواردة إليها، إضافة إلى تجارة الكارم التي كانت تتركز في تلك الموانئ.

ومن القضايا الهامة التي عالجتها الدراسة عائدات التجارة عبر موانئ البحر الأحمر، وذلك بدراسة الرسوم والمكوس وأنواعها، والمراسيم المتعلقة بها، وموقف بعض السلاطين منها. وبيّنت الدراسة الفرق في السياسة التجارية بين دولة المماليك الأولى والثانية.

وشكلت المراسلات والسفارات والهدايا التي كانت تتم بين دولة المماليك والدول الأخرى، موضوعا هاما لما تشكله من جدة في تفاصيل لم تتوافر بشكل كامل في الدراسات السابقة. فأوضحت الدراسة تفاصيل هذه السفارات والهدايا وأنواعها، وأشارت إلى أثر ذلك على التجارة عبر موانئ البحر الأحمر.

وكان للدور الذي قام به سلاطين دولة المماليك، لتشجيع التجارة البرية والبحرية مع الدول الأخرى مكانة هامة في الدراسة إذ وقفت على مراسيم الأمان والتشجيع، والإعفاءات والامتيازات وعقد المعاهدات.

وبينت الدراسة الأهمية الاقتصادية لموانئ البحر الأحمر، وسياسة الاحتكار التي طبقت خلال عصر دولة المماليك الثانية، وأثر هذه السياسة على المستويين الداخلي والخارجي. وكان التجوير (التنافس بين الموانئ) من ضمن ما تناولته الدراسة مبينة أسبابه وآثاره على مينائي عدن وجدة.

وحاولت الدراسة رسم صورة واضحة للعلاقات التجارية، التي كانت قائمة بين موانئ البحر الأحمر، وموانئ كل من جنوب شرق آسيا، وإفريقية، والبحر المتوسط. وأوضحت طرق نقل السلع بين هذه الموانئ. أما طرق الملاحة الداخلية فكانت مثار اهتمام كبير إذ لم تشر المراجع إلا إلى بعضها. فأوضحت الدراسة، شبكة من الخطوط الملاحية تمتد بين موانئ البحر الأحمر استخدمت لنقل السلع والحجاج والمسافرين، وخدمت حركة التبادل التجاري الداخلية بين هذه الموانئ. ولم تغفل الدراسة، الملاحة في البحر الأحمر ومعيقاتها وأنواع سفن البحر الأحمر وطرق صناعتها.

أما منهج الدراسة فقد قام الباحث بدراسة المصادر المتوافرة: المخطوطة والمطبوعة، والمراجع العربية والأجنبية والمقالات والأبحاث ذات الصلة بموضوع الدراسة، للاستقصاء عن المعلومات وجمعها، وإجراء الموازنة والمقارنة بينها، إخضاع هذه المعلومات للنقد والتحليل والاستنتاج. وكذلك استنطاق المعاهدات التجارية المنشورة، لتكوين صورة واضحة عن المعاملات التجارية التي كانت تجري في الموانئ.

وكان يبدن الباحث خلال فترة إعداد هذه الدراسة الصبر والأناة، والبحث عن المعلومات صغيرها وكبيرها، لمقابلة رواية بأخرى، أو لتأكيد معلومة وردت، أو سد ثغرة حيثما لزم ذلك، لتسهم هذه المعلومات في بناء هذه الدراسة.

وعن الدراسات السابقة، فقد تعددت تلك الدراسات والأبحاث التي تناولت إحدى جوانب هذا الموضوع. فكانت ذات أهمية ولم يكن للباحث غنى عنها، أهمها: -نعيم زكي فهمي، طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب أواخر العصور الوسطى. اشتمل هذا المرجع على ستة فصول، تناول خلالها العلاقات التجارية الخارجية بين دول شرق البحر المتوسط وغربه في النصف الثاني من القرن الخامس عشر الميلادي، والطرق والمراكز التجارية المتبادلة بين الشرق والغرب، وما يتعلق بنظم هذه التجارة. وختم هذا المرجع بفصل عن اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح ونهاية دولة سلاطين المماليك. كما تضمن العديد من الوثائق والمعاهدات التجارية، حيث نشرت كملاحق. وقد برزت أهمية هذا المرجع خلال هذه الدراسة بالاسترشاد بما قدمه من معلومات حول تجارة موانئ البحر الأحمر ونظمها، بالإضافة إلى استخلاص المعلومات من الوثائق والمعاهدات المنشورة كملاحق فيه.

-يوسف غوانمه، أيلة (العقبة) والبحر الأحمر وأهميتهما التاريخية والاستراتيجية. اشتمل هذا المرجع على ستة فصول، تناولت أيلة (العقبة) والبحر الأحمر في العصور القديمة، وخلال العصر الإسلامي، وأهميتهما الاستراتيجية والاقتصادية، والصراع الدولي في السيطرة على البحر الأحمر. فكان لهذا المرجع أهميته عندما تناولنا ميناء أيلة (العقبة) وتجارته ونظمه، إضافة إلى الأهمية الاستراتيجية والاقتصادية للبحر الأحمر. وفي مواضع أخرى عديدة من هذه الدراسة خاصة وأنه من الدراسات الأولى التي تناولت البحر الأحمر وتجارته وأهميته، لذلك لم يكن لهذه الدراسة غنى عنها.

-محمد عبد الغني الأشقر، تجارة التوابل في مصر في العصر المملوكي. هذا المرجع في الاصل هورسالة دكتوراه بعنوان (تجارة الكارم والكارمية في مصر زمن سلاطين المماليك). وهودراسة مركزة على تجارة الكارم والكارمية، نشأتها، وتطورها، وأهميتها، والمنشآت التجارية الكارمية، ومراكز تجارة الكارم، ودور تجار الكارم في المجال السياسي والحضاري، وعوامل انهيار هذه التجارة. كما أورد ترجمة لتجار الكارم في عصر دولة المماليك، وقد بلغ عددهم حسب تلك القائمة مائتين وواحداً. وقد أفادنا هذا المرجع في الإشارة إلى بعض المصادر الهامة، واستخدم في مواضع متفرقة من هذه الدراسة.

-السيد عبد العزيز سالم، البحر الأحمر في التاريخ الإسلامي. وهو في الأصل بحث كان من المفترض أن يصدر ضمن دراسة شاملة تحت عنوان "محافظة البحر الأحمر عبر حقب التاريخ". تناول هذا المرجع البحر الأحمر في العصور السابقة للإسلام، والملاحة في هذا البحر. ثم تناول عيذاب والقصور "الازدهار والاندثار". وكانت أهمية هذا المرجع واضحة عندما تناولنا مينائي عيذاب والقصور.

-توفيق اليوزبكي، تاريخ تجارة مصر البحرية في العصر المملوكي. يقع هذا المرجع في سنة أبواب، درس خلالها المؤلف نشأة الممالك، وعلاقاتهم الخارجية، وجغرافية مصر. وتناول تجارة مصر بشكل عام. ولم يعط تفاصيل معمقة عن التجارة في الموانئ. وقد وردت الإشارة إليه في بعض المواضع من هذه الدراسة.

ويضاف إلى هذه المراجع عدد من الأبحاث العربية والأجنبية ذات العلاقة بموضوع الدراسة. أهمها : عبد الحافظ حمزة، قطية جمر ك مصر الشرقى فى العصور الوسطى. أحمد دراج، عيذاب من الثغور العربية المنذرة. أمين صالح، تجارة البحر الأحمر فى عصر المماليك الجراكسة، يوسف غوانمة، العلاقة التجارية بين العقبة (أيلة) وعدن فى العصر الإسلامى. صبحى لبيب، التجار الكارمية وتجارة مصر فى العصور الوسطى. محمد صالحية، ظاهرة الطرح والرمى فى الاقتصاد المملوكى.

Subhi, Labib. Egyptian commerecial policy in the Middle Ages.

وقد أفادت الدراسة من كل هذه الكتب والأبحاث فى مواضع عدة.

وجاءت هذه الدراسة فى خمسة فصول خصصت الأول منها لدراسة جغرافية وموانئ البحر الأحمر. بينت خلاله تسمية البحر الأحمر وحدوده وتضاريسه ومسافاته، والجزر الموجودة فيه. كما تناولت الموانئ والبنادر المنتشرة على ساحله الشرقى والغربى، مبيناً نشأتها وازدهارها خلال عدة قرون.

وتناول الفصل الثانى أهمية موانئ البحر الأحمر لدولة المماليك. أوضحت خلاله الأهمية الاستراتيجية والعسكرية لهذه الموانئ، من خلال التعرض لعلاقات دولة المماليك مع قوى البحر الأحمر. ووسائل حماية الموانئ والطرق، وأهمية هذه الموانئ الاقتصادية والتجارية. وكان لسياسة الاحتكار نصيب فى هذا الفصل، إنى جانب ما عُرِف بالتجوير (التنافس بين الموانئ).

أما الفصل الثالث فافرد لدراسة الإدارة في موانئ البحر الأحمر. حيث تطرقت خلاله للموظفين في هذه الموانئ، وإجراءات استقبال السفن فيها، وأساليب التعامل التجاري، وعمليات البيع والشراء، والعملات المستخدمة في المعاملات التجارية. كما بينت فيه أنواع السلع ومصادرها، وختم هذا الفصل بتجارة الكارم.

وخصص الفصل الرابع لدراسة الرسوم والمكوس في موانئ البحر الأحمر بينت فيه الرسوم والمكوس وأنواعها، وكرس جزء منه لدور سلاطين الممالك في تشجيع التجارة عبر موانئ البحر الأحمر، وختم بالمراسلات والسفارات والهدايا وأثرها على التجارة في موانئ البحر الأحمر.

وكان الفصل الخامس تحت عنوان علاقات موانئ البحر الأحمر التجارية وطرق الملاحة البحرية. درست من خلاله العلاقات التجارية مع جنوب شرق آسيا، والموانئ الإفريقية، وموانئ شبه الجزيرة العربية، والمصرية والشامية. وتناولت فيه كذلك طرق الملاحة البحرية الرئيسية، والداخلية بين موانئ البحر الأحمر. وكان للملاحة في البحر الأحمر ومعيقاتها، وسفن هذا البحر وأنواعها وطرق صناعتها، جانب مهم من هذا الفصل.

وجاءت الخاتمة لعرض أهم النتائج التي توصلت إليها الدراسة، تلاها عدد من الملاحق (الجداول والخرائط)، التي توضح الكثير من المعلومات والمواقع الجغرافية. ثم قائمة بالمصادر المخطوطة والمطبوعة، والمراجع العربية والأجنبية، والدوريات والمقالات والأبحاث، والموسوعات ودوائر المعارف، والرسائل الجامعية، المستخدمة أثناء إعداد هذه الدراسة، ثم ملخص الدراسة باللغة الإنجليزية.

ولا بد من التأكيد على أن الباحث بذل الجهد المطلوب من الباحث أن يبذله، وحاول أن يكتب هذه الدراسة من خلال ما توافر لديه من مصادر ومراجع. ولا شك أن هناك معلومات لم يتمكن من الوصول إليها، ومن هنا فهو لا يدعي الكمال، فالكمال لله وحده. ولا بد لي من التنويه بالعرفان لأستاذي المشرف الأستاذ الدكتور يوسف غوانمة على توجيهاته وإرشاداته وصبره حتى أنهيت هذه الأطروحة، فإن كان هناك تقصير فهومني، وإن كان هناك تقدير فهو لأستاذي المشرف.

نظرة في أهم المصادر التي اعتمدت عليها الدراسة

اعتمدت الدراسة على العديد من المصادر المخطوطة والمطبوعة، منها ما هو معاصر لفترة الدراسة، ومنها المتأخر عنها. وقد اشتملت على العديد من المصنفات في الجغرافيا والتاريخ والرحلات والتراجم، شكّلت في مجموعها مصادر أساسية لا غنى عنها في مثل هذه الدراسة. وسنعرض بعض هذه المصادر التي كانت ذات قيمة أساسية في موضوع الدراسة مرتبة حسب الأهمية.

-صبح الأعشى في صناعة الإنشا للقلقشندي. تعود أهمية هذا المصدر إلى أنه مصدر معاصر لدولة المماليك. فقد قدّم الكثير من المعلومات المتعلقة بالتجارة والموانئ البحرية والنهرية، وبيّن الطرق إلى مختلف الأقاليم البرية والبحرية. كما تضمن المراسيم والتعليمات الصادرة للولاة والنظار، والمتعلقة بتسهيل الحركة التجارية، ومراسيم الأمان الصادرة من السلاطين للتجار، لتنشيط التجارة، وكذلك بعض الإعفاءات الجمركية. كما ألقى الضوء على جوازات المرور، وصيغة الجواز، والوظائف الديوانية، وما يستلزم منها بالموانئ والشعور. ولأهمية هذه المعلومات التي تضمنها هذا المصدر، يكاد لا يغيب عن جميع فصول الدراسة.

-السلوك لمعرفة دول الملوك، للمقريزي. المقريزي من المؤرخين المعاصرين لدولة المماليك، فمن هنا ظهرت أهمية مؤلفاته، ومنها هذا المصدر الذي أمدنا بمعلومات قيمة عن المراسيم والأوامر السلطانية الصادرة، وبشكل خاص المتعلقة بالتجارة والمكوس في ميناء جدة، وسياسة الاحتكار التي طبقها السلطان الأشرف برسبائي، والمصادرات التي كانت تحدث من قبل بعض السلاطين والأمراء.

وكان مصدراً مهماً لمتابعة الحملات والتجديد العسكرية التي كانت تخرج ضد العربان والناشرين. والتنافس بين مينائي جدة وعدن (التجوير)، وسياسة السلاطين إزاء ذلك. وقد لمسنا النقد لدى المقريزي، إذ أنه كثيراً ما أشار إلى ظلم وعسف الولاة والنظار والمشدين، في جباية المكوس، وعبر عن موقفه الراض لسياسة فرض المكوس، حيث وصف الذين أحدثوا المكوس بأنهم ولاة السوء في إشارة منه لعدم شرعيتها.

ومن مؤلفاته الهامة الأخرى، كتاب المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار، المعروف بالخطط المقرئية. فقد قَدَّم لنا هذا المصدر الكثير من المعلومات عن المنشآت التجارية، كالأسواق والوكالات والفنادق والخانات والقياسر. وأورد بعض المعلومات المتعلقة بالمكوس، وأكد ما ورد لدى ابن جببر حول الطريق النهري من القاهرة حتى قوص، ووصف القوافل العيادية مثلما وصفها ابن جببر، وربما كان ذلك نقلاً عنه، ومع ذلك فلا يقلل هذا من أهميته إذ كان له حضوره في فصول الدراسة.

- عقد الجمان في تاريخ أهل الزمان، للعيني. تكمن أهميته في معاصرته لفترة الدراسة (عصر دولة المماليك). فقد قَدَّم الكثير من المعلومات الهامة في موضوع حماية البحر الأحمر والموانئ، والحملات والتجاريد العسكرية الموجهة ضد العربان، وأشار لبعض السفارات التي كانت تصل إلى القاهرة. فكان من ضمن المصادر الأساسية للفصلين الثاني والرابع.

- تاريخ ابن الفرات، لابن الفرات. وهو مصدر معاصر أيضاً قَدَّم معلومات هامة حول علاقات دولة المماليك ببعض الدول. وأشار إلى المراسلات والسفارات التي تمت بين دولة المماليك والدول الأخرى. كما ذكر منشور الأمان الذي أذاعه السلطان المنصور قلاوون على التجار لتشجيع التجارة، وأشار إلى علاقة بعض السلاطين بتجار الكارم. فكانت مكانته عظيمة في الفصل الرابع.

- تشريف الأيام والعصور لسيرة الملك المنصور، لابن عبد الظاهر. أمدنا هذا المصدر بالكثير من إجراءات السلطان المنصور قلاوون لتشجيع الحركة التجارية. ومنها نص الأمان الذي نشره السلطان على تجار اليمن والهند والسند، والاتفاقيات والمعاهدات التجارية، وإجراءات السلطان المنصور قلاوون لحماية البحر الأحمر وموانئه، ومنها جوازات السفر. لذلك لم يكن للدراسة غنى عن هذا المصدر في الفصلين الثاني والرابع، ومواضع أخرى متفرقة.

ولم يكن الروض الزاهر في سيرة الملك الظاهر، لابن عبد الظاهر أقل أهمية، فقد قَدَّم لنا معلومات هامة عن السلطان الظاهر بيبرس وسياسته اتجاه الحجاز واليمن، والتي كان لها حضورها في الفصل الثاني.

- زبدة كشف الممالك وبيان الطرق والمسالك، لابن شاهين الظاهري. ورد في هذا المصدر معلومات هامة حول موانئ البحر الأحمر ومنها: أيلة (العقبة) وجدة وينبع، كما تناول الإسكندرية على البحر المتوسط، وأشار إلى دخل بعض هذه الموانئ السنوي. وتطرق لمراكز

تحصيل الرسوم والمكوس، الممتدة من جدة إلى أيلة عبر الطريق البري، ثم إلى دمشق وبغروت. كما قدم لنا وصفاً للخزانة السلطانية وما تحتويه من الأموال والجواهر، إضافة لوصف ما تملكه نساء السلاطين. لذلك كان من ضمن مصادرها الأساسية في الفصلين الثاني والرابع، ومواقع أخرى من فصول الدراسة.

بدائع الزهور في وقائع الدهور، لابن إياس. يعد من المصادر الهامة المعاصرة للمرحلة الأخيرة من دولة المماليك. وقد أفادنا في الكثير من المعلومات عن الحالة التي عاشتها الموانئ، وبشكل خاص مينائي جدة والطور، إضافة إلى الإسكندرية، وذلك على أثر ظهور الخطر البرتغالي في المحيط الهندي. كما ألقى الضوء على الحملات البحرية التي خرجت لمقاومة خطر البرتغاليين. أما موضوع المكوس فقد أشار إلى زيادتها بشكل كبير مع اقتراب نهاية دولة المماليك. لذلك كان من ضمن المصادر التي اعتمدنا عليها عند دراسة الموانئ في الفصل الأول، والأخطار التي هددت البحر الأحمر (القرصنة) من قبل البرتغاليين في الفصل الثاني. واستشهدنا به في مواقع عدة من الدراسة منها، المكوس في الفصل الرابع.

وكان لمخطوطة ابن إياس، نشق الأزهار في عجائب الأقطار، أهميتها عند دراسة الموانئ في الفصل الأول، والمكوس ومراكز تحصيلها في الفصل الرابع.

أما كتب الرحالة والرحلات فقد أمدتنا بمعلومات قيمة، إذ أنها تعد من تأليف شاهدي عيان للأحداث، فمن هنا جاءت أهميتها، ومنها :

تحفة النظر في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار، المعروفة برحلة ابن بطوطة، لابن بطوطة. وقد كانت الفائدة من هذه الرحلة عظيمة جداً، من خلال ما قدمه ابن بطوطة عما كان يشاهده، وما مر به من تجارب خلال رحلته تلك. فوجدنا في ثنايا هذه الرحلة المعلومات الاقتصادية والاجتماعية والدينية. فكانت وصفاً شاملاً لجميع المناطق التي زارها ابن بطوطة. ولكنها في بعض الأحيان لم تكن حسب تسلسل خط سير الرحلة، لأنها سجلت بعد إنهاء ابن بطوطة لرحلته. ومع ذلك فهذا لا يقلل من أهميتها.

وقد وقفنا من خلال هذه الرحلة على مشاهد حية لما يجري في قطيا (المركز الجمركي الشرقي لمصر)، ووصفاً للطريق وما تشمل عليه من أسواق ومخازن من الإسكندرية إلى القاهرة، وعبر نهر النيل وصولاً إلى قوص وعيذاب، ثم بدءاً من القاهرة إلى

الشام بالطريق البري الممتد عبر صحراء سيناء، وما يشتمل عليه هذا الطريق من خانات، وكيفية حراسته من قبل القبائل العربية القاطنة في هذه المناطق.

كما يستنتج من وصف ابن بطوطة لجدة وسواحل السودان وبعض موانئ اليمن الشمالية، وعدن الكثير من المعلومات حول علاقات هذه الموانئ ببعضها وأنواع السفن المستخدمة، ومعوقات الملاحة في هذا البحر.

وكان وصف ابن بطوطة لموانئ شرق إفريقيا وساحل عمان، وموانئ السند والهند والجزر المنتشرة في المحيط الهندي، والموانئ الصينية، على قدر كبير من الأهمية في مواضع مختلفة، كأنواع السلع، وطرق استقبال المراكب في هذه الموانئ، ونظمها ومعاملاتها التجارية، وعلاقاتها التجارية. فكانت هذه المعلومات مادة رئيسية لا غنى عنها في فصول الدراسة من الثاني وحتى الخامس.

رحلات ماركوبولو، لماركوبولو. تقع رحلات ماركوبولوفي ثلاثة أجزاء، قام بترجمتها عبد العزيز جاويد. وماركوبولو هو رحالة أوروبي، بدأت رحلته من أوروبا وانتهت بالصين التي مكث فيها عشرين عاماً، ثم عاد منها إلى البندقية. وبعد عودته قام بإملاء رحلته، ولكن ذلك لا يقلل من أهميتها. وتقع الفترة التي قام بها ماركوبولو برحلته في النصف الثاني من القرن الثالث عشر الميلادي، وهي معاصرة لدولة المماليك، لذلك جاءت أهميتها بالنسبة للدراسة.

وقد أمدتنا رحلات ماركوبولو، بمعلومات هامة عن عدن التي أطل في وصفها، وبيّن طريقة استقبال السلع ونقلها بسفن البحر الأحمر إلى إحدى موانئ البحر الأحمر، لتتقل بعد ذلك بطريق البر. كما أفادتنا هذه الرحلات بمعلومات عن بعض الموانئ على ساحل السند والهند والصين، وبعض الجزر التي تناولها وصف ماركوبولو. وتجدر الإشارة إلى أن ماركوبولو قدم بعض المعلومات السياسية، وأخبار الملوك أكثر ما تناولته للحياة الاقتصادية والاجتماعية. وعلى الرغم من ذلك كانت هذه الرحلة من المصادر الهامة في الفصل الخامس، ومواضع متفرقة من فصول الدراسة، وبشكل خاص الفصل الثالث.

ولم تكن رحلة طافور في القرن الخامس عشر الميلادي، لببروطافور، وكذلك رحلات فارتيما، لودوفيكو دي فارتيما أقل أهمية من (رحلات ماركوبولو)، فقد أمدتنا رحلة طافور

بمعلومات هامة عن القوافل التي كانت تنقل السلع من الموانئ الشمالية للبحر الأحمر إلى القاهرة أو الإسكندرية، فوظفت هذه المعلومات في موضوع السلع والطرق البرية.

وكانت رحلات فارتيما على قدر كبير من الأهمية، نظراً لاتساع مساحة الرحلة، والمناطق التي زارها فارتيما. فقدّم لنا معلومات هامة عن الطرق البحرية من موانئ البحر الأحمر وصولاً إلى موانئ الهند والجزر البحرية في المحيط الهندي، وبين الحياة الاقتصادية في الموانئ والأقاليم التي زارها، مسلطاً الضوء على أنواع السلع وما يصدر منها، وأعداد السفن التي شاهدها في موانئ الشرق. فقدّمت هذه المعلومات لبنة أساسية في بناء فصول الدراسة، وبشكل خاص الثالث والخامس.

رحلة ابن جبير، لابن جبير. على الرغم أن ابن جبير قام برحلته خلال العصر الأيوبي، إلا أن هذه الرحلة، قدّمت لنا معلومات هامة حول الموانئ والطرق النهرية والبرية، من الإسكندرية مروراً بالقاهرة عبر نهر النيل حيث الموانئ النيلية، ومراكز تحصيل الجمارك وصولاً إلى قوص أهم تلك المحطات النهرية على نهر النيل، ثم الطريق البري إلى عيذاب وانتهاءً بميناء جدة.

فكان وصف ابن جبير لما شاهده عبر هذه الطرق البرية والنهرية والبحرية في غاية الدقة. ومما وصفه ابن جبير المراكز الجمركية الممتدة على الطريق النهري من القاهرة حتى قوص. والطريق البري الممتد عبر صحراء عيذاب، والقوافل البرية الناقلة للسلع الشرقية، وميناء عيذاب وصناعة السفن العيذاوية، والملاحة في البحر الأحمر على طريق عيذاب جدة، وما تتعرض له السفن من معيقات.

وأشار إلى المكوس المفروضة على الحجاج في عيذاب وجدة. فكان ذلك وصفاً شاملاً لازدهار التجارة عبر هذا الطريق البري البحري.

وقد أعطتنا هذه المعلومات صورة متكاملة عما كانت عليه حركة التجارة، ونقل السلع والمسافرين والحجاج عبر هذه الطرق والمحطات والموانئ. ووصف لنا طريقة صناعة سفن البحر الأحمر بشكل دقيق. وقد وظّفت هذه المعلومات الأساسية في الفصول الثالث والرابع والخامس، ومواضع أخرى حيث كان ذلك مناسباً.

ولا نستطيع إغفال المصادر اليمينية، لما لها من دور هام في استكمال المعلومات وربطها، وتكوين صورة واضحة عن حركة التجارة في موانئ البحر الأحمر. ومن أهمها :

-تاريخ ثغر عدن، لأبي مخرمة. يقع هذا المصدر في جزئين، يتضمن الأول معلومات تاريخية هامة عن ثغر عدن، ونخب من تاريخ الأهل والجندي وابن المجاور. ويحتوي الجزء الثاني على تراجم للسلطين الرسولين، والكثير من المشهورين في اليمن، وممن عاشوا في عدن وتولوا مناصب هامة. وكانت الفائدة من هذا المصدر المعاصر كبيرة، إذ قدم لنا المعلومات حول طريقة استقبال السفن في ميناء عدن، وأنواع السلع والأسواق والمكوس. ومدى ازدهار تجارة الكارم في هذا الميناء، حيث يستنتج ذلك من خلال ترجمة بعض تجار الكارم، وتولي هؤلاء لبعض الوظائف. لذلك لم يكن لنا غنى عن هذا المصدر في معظم فصول الدراسة.

-صفة بلاد اليمن ومكة وبعض الحجاز، المسمى تاريخ المستبصر، لابن المجاور. يعاصر ابن المجاور العقود الأربعة الأولى من دولة المماليك. وبذلك فهو يتناول جزءاً من فترة الدراسة. فقدّم لنا معلومات هامة عن الحركة التجارية في عدن وزبيد، وأشار إلى العلاقات مع جدة في تلك الفترة. وأوضح الكثير عن الحركة التجارية في ميناء عدن منذ لحظة وصول السفن وإنزال السلع، وفرض المكوس عليها. وبين أنواع السلع، وأنواع العشور، واجراءات رسو السفن ومغادرتها. وبذلك فهو يقدم صورة متكاملة للحركة التجارية في ميناء عدن. فكان من ضمن المصادر الأساسية التي اعتمدت عليها الدراسة.

- تاريخ الدولة الرسولية في اليمن، لمؤلف مجهول عاش خلال القرن التاسع الهجري /الخامس عشر الميلادي. وقد برزت أهميته، لمعاصرته لفترة الدراسة. أرخ هذا المصدر للدولة الرسولية وسلطينها، وقدّم معلومات هامة عن تلك الدولة سواء كان ذلك في الجانب السياسي أو الجانب الاقتصادي. فتمكنا من خلاله والمصادر الأخرى، من رسم صورة واضحة لعلاقات دولة المماليك بالدولة الرسولية. والمراسلات والسفارات والهدايا التي نشطت بين سلطين هاتين الدولتين، إضافة إلى علاقات الدولة الرسولية مع الدول الأخرى، وبشكل خاص الهند والصين، حيث استقبلت عدة سفارات هندية وصينية في ميناء عدن، كانت تقصد بلاد السلطين الرسولين.

وألقي هذا المصدر الضوء على أنواع الهدايا التي كان يتم تبادلها ضمن السفارات والرسول. وتشجيع السلطين للحركة التجارية عبر الموانئ اليمنية، ودخل هذه الموانئ السنوي

وخاصة عدن. كما وقف على إجراءات سلاطين الرسولين حيال تجوير المراكب التجارية إلى ميناء جدة. لذلك كان هذا المصدر من ضمن المصادر الأساسية لأغلب فصول الدراسة. وكانت مؤلفات ابن الديبع الشيباني، وهي، بغية المستفيد في تاريخ مدينة زبيد، والفضل المزيّد على بغية المستفيد في أخبار زبيد، وقرة العيون بأخبار البلد الميمون حاضرة في الدراسة، وبشكل خاص في الفصل الرابع، حيث أشارت إلى دور السلاطين في تشجيع الحركة التجارية، والسفارات والهدايا المتبادلة مع الدول الأخرى. كما أوردت دخل ميناء عدن السنوي. إضافة إلى معلومات أخرى تتعلق بإدارة الموانئ، والحركة التجارية فيها. وقد وظّفت هذه المعلومات في الفصل الرابع، وفي فصول أخرى حيثما كان ذلك مناسباً. ولا نستطيع إغفال المصادر الحجازية، إذا جازت تلك التسمية. ومنها: العقد الثمين في تاريخ البلد الأمين، وشفاء الغرام بأخبار البلد الحرام، وكلاهما للفاسي، وهومعاصر لفترة الدراسة. وقد أمدّنا هذه المصادر بمعلومات هامة، اشتملت على الجانب التاريخي والاقتصادي، وترجمة لبعض الأشراف والأمراء. وأوضحت لنا العلاقات السياسية والاقتصادية بين مصر والحجاز، والسلاطين والأشراف، فلم يكن للدراسة غنى عنهما في الفصل الثاني ومواضع أخرى.

ومن المصادر الحجازية الهامة الأخرى، إتحاف الوري بأخبار أم القرى، لابن فهد. وهو من المصادر المعاصرة لفترة الدراسة أيضاً. أفاد الدراسة عند التحدث عن الحركة التجارية في ميناء جدة، وفرض المكوس من قبل الأشراف وجبايتها، وأنواع المكوس والرسوم، والصراع بين الأمراء على تقاسمها. وأشار المصدر كذلك إلى تجوير المراكب عن جدة إلى ينبع عندما تسوء الأحوال الأمنية فيها، فكانت الفائدة من هذا المصدر عظيمة في الفصل الرابع، وبشكل خاص في المكوس والرسوم والتجوير.

وكان للمصادر الجغرافية حضورها الهام في هذه الدراسة. فقد قدمت الكثير من المعلومات عن نشأة الموانئ وازدهارها، والحركة التجارية فيها، وأطلق بعضها أوصافاً خاصة لبعض الموانئ في فترات معينة. كما أوضحت لنا المواقع الجغرافية، وجغرافية البحر الأحمر، والطرق البرية والبحرية لذلك كانت من المصادر الأساسية التي اعتمدنا عليها، وإن لم يكن بعضها معاصراً لفترة الدراسة. فقد تمكنا من خلالها تشكيل حلقة متصلة، توضح نشأة موانئ البحر الأحمر خلال عدة قرون. ومن أهم هذه المصادر الجغرافية:

-المسالك والممالك، لابن خرداذبة. الذي أوضح المسالك البرية والبحرية، وبين سلع كل فرضة أومدينة يمر بها، وعلاقاتها التجارية.

-نخبة الدهر في عجائب البر والبحر، لشيخ الربوة الدمشقي. الذي بين الكثير من المعلومات عن الأقاليم ومدنها وسلعها وتجارها، وعادات أهلها.

-نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، للإدريسي. الذي أمدنا بالكثير من المواقع والمدن والأقاليم والموانئ والجزر البحرية، وما يتوفر فيها من سلع، ومعاملاتها التجارية.

يضاف لهذه المصادر الجغرافية، صورة الأرض، لابن حوقل، والمسالك والممالك، للإصطخري، والمسالك والممالك، للبكري. وكان لجميعها حضوراً في أغلب فصول الدراسة.

كما أفادت الدراسة من المعاجم الجغرافية في تحديد المواقع والمدن. وأهم تلك المعاجم : معجم البلدان، لياقوت الحموي، والروض المعطار في خبر الأقطار، للحميري، وتقويم البلدان، لأبي الفداء، والبلدان، لابن الفقيه.

واستعانت الدراسة بالعديد من المراجع العربية، منها : كتاب تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية، لشوقي عبد القوي عثمان، الذي قدّم دراسة وافية لطرق الملاحة في المحيط الهندي وسفنه وموانئه، وسلعه التجارية، ونظم التعامل التجاري فيها. فكانت الفائدة كبيرة من هذا المرجع في مواضع متعددة من فصول الدراسة.

وكان لمؤلفات الأستاذ غوانمة حضورها الهام في دراستنا هذه، إذ أنها عالجت جوانب هامة تتعلق بموانئ البحر الأحمر وتجارها. وكان أهم ما اعتمدنا عليه منها، كتاب (في التاريخ والحضارة العربية والإسلامية)، كتاب (نيابة بيت المقدس في العصر المملوكي)، كتاب (إمارة الكرك الأيوبية)، كتاب (التاريخ الحضاري لشرقي الأردن في العصر المملوكي).

فقد أسعفتنا هذه المؤلفات في توضيح الصورة للعلاقة التجارية بين بلاد الشام وموانئ البحر الأحمر، وبشكل خاص أيلة (العقبة)، وجدة. وفي الأسواق والمعاملات التجارية في ميناء أيلة العقبة، وكذلك في محطات تحصيل الرسوم على الطريق البري الممتد من جدة إلى أيلة (العقبة) وصولاً إلى دمشق. وأوضحت الطرق البرية المؤدية إلى البحر الأحمر ومصر. وتناولت الابتكارات التي كانت تجري في بلاد الشام. فكان لهذه المعلومات التي وردت ضمن هذه الكتب أهميتها في أغلب فصول الدراسة. كما أرشدتنا إلى مصادر ومخطوطات هامة لم يكن لنا غنى عنها.

وكان لندوة عُمان في التاريخ لعدد من المؤرخين والباحثين التي أنتجت كتاب عُمان في التاريخ حضورها في الفصل الخامس من هذه الدراسة. فقد أمدتنا بمعلومات هامة عن علاقات الموانئ العُمانية بموانئ البحر الأحمر، وصناعة السفن العُمانية.

أما المراجع الأجنبية المُعرَّبة وغير المُعرَّبة، فقد أمدت الدراسة بالكثير من المعلومات الهامة، والتي استخدمت في معظم فصول الدراسة، ومن أهم هذه المراجع :

-كتاب تاريخ التجارة في الشرق الأدنى في العصور الوسطى، ومؤلفه هايد، يقع هذا الكتاب في أربعة أجزاء، وهو من تعريب أحمد محمد رضا، وقد قدّم لنا معلومات هامة عن تجارة الشرق والغرب خلال العصور الوسطى.

-كتاب العرب والملاحة في المحيط الهندي، لجورج حوراني، الذي أمدنا بمعلومات هامة عن طرق الملاحة التجارية، والعلاقات التجارية بين الموانئ، إضافة إلى بعض المعلومات عن الملاحة ومواسم الإبحار.

وكان لكتاب آشستور، التاريخ الاقتصادي والاجتماعي للشرق الأوسط في العصور الوسطى، أهميته أيضاً في هذه الدراسة، وكذلك كتاب دراسات في التاريخ الإسلامي والنظم الإسلامية، لجوايتين الذي قدّم دراسة لبعض وثائق الجنيزا المتعلقة بتجارة الكارم.

ومن المراجع الأجنبية غير المترجمة، والتي برزت أهميتها في هذه الدراسة :

- Anthony, Reid., South East Asia in the Age of Commerce 1450-1680.
- Carol, Meyer., Glass From Quser AL- QADEM and the Indian Ocean Trade.
- H.M.S.O., western Arabia and the Red sea.

أما الأبحاث والمقالات العربية والأجنبية، فهي متعددة سبق وأن ذكر أهمها، هذا بالإضافة إلى العديد من المصادر والمراجع العربية المُعرَّبة والأجنبية، والأبحاث والمقالات والموسوعات ودوائر المعارف، والرسائل الجامعية التي رجعت إليها أثناء إعداد هذه الدراسة. وقد أثبتتها في قائمة المصادر والمراجع مرتبة حسب الحروف الهجائية.

جغرافية وموانئ البحر الأحمر

أولاً: جغرافية البحر الأحمر

١. التسمية
٢. حدود البحر الأحمر وتضاريسه
٣. مسافات البحر الأحمر
٤. جزر البحر الأحمر

ثانياً: موانئ البحر الأحمر

المجموعة الأولى: موانئ الساحل الشرقي للبحر الأحمر

١. عدن
٢. غلافقة
٣. الموانئ الصغيرة
- أ. عثر
- ب. حلي
- ج. الأهواب
- د. الشرجة والحردة وعطنة
- هـ. السرين
- و. بنادر غير مشهورة

٤. جدة

٥. الجار

٦. ينبع

٧. أيلة (العقبة)

المجموعة الثانية: موانئ الساحل الغربي للبحر الأحمر

١. الطور
٢. القلزم والسويس
٣. القصير
٤. عيذاب
٥. سواكن

أولاً: جغرافية البحر الأحمر ١. التسمية:

تعددت مسميات البحر الأحمر خلال التاريخ القديم والوسيط، وبمختلف اللغات، فقد وردت تسميته في العهد القديم باسم (يم سوف، Yam Suf)، أي بحر سوف^(١)، وأطلق عليه المصريون القدماء اسم البحر الأخضر العظيم^(٢)، وسماء المؤرخون والجغرافيون الإغريق: "البحر الأريتري"^(٣)، كما أطلق عليه الرومان اسم البحر الأحمر^(٤).

(١) المقرئزي: تقي الدين أحمد بن علي (ت ٨٤٥هـ/ ١٤٤١م) المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار، المعروف بالخطط المقرئزية، ج ٣، تحقيق محمد زينهم، مديحة الشرقاوي، مكتبة مدبولي، القاهرة، ١٩٨٨، ج ١/٥٠، أورد المقرئزي الاسم العبراني للبحر الأحمر (يم تسوب)؛ برج: محمد عبدالرحمن، البحر الأحمر عبر التاريخ، ندوة البحر الأحمر، معهد الدراسات الدبلوماسية، الرياض، ١٤٠٦هـ/ ١٩٨٥، ص ٢١؛ الحبيشي: حسين علي، اليمن والبحر الأحمر، دار الفكر المعاصر، بيروت، لبنان، ١٩٩٢، ص ٣٧؛ الأصبحي: أحمد محمد، إطلالة على البحر الأحمر والنزاع اليمني الأريتري، دار البشير، عمان، مؤسسة الرسالة، بيروت، ١٩٩٦، ص ٥٧؛ حوراني؛ جورج: ضلوع، العرب والملاحة في المحيط الهندي، ترجمة السيد يعقوب بكر، مكتبة الأنجلو المصرية، (د.ت)، ص ٣٠٩. ولمزيد من المعلومات عن البحر الأحمر في العهد القديم، انظر: الشامي: رشاد، البحر الأحمر في العهد القديم، بحث منشور ضمن كتاب البحر الأحمر في التاريخ والسياسة الدولية المعاصرة، سنار الدراسات العليا للتاريخ الحديث، جامعة عين شمس، القاهرة، ١٩٨٠، ص ٣-٨؛ وانظر: دائرة المعارف الكتابية، مجموعة محررين وكتاب، (٦م)، دار الثقافة، القاهرة، ١٩٨٨-١٩٩٠، م ٧٥/٢.

(٢) سيد: عبدالمنعم عبدالحليم، البحر الأحمر وظهوره في العصور القديمة، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، ١٩٩٣، ص ١٠؛ العبادي: أحمد مختار، والسيد عبدالعزيز سالم، تاريخ البحرية الإسلامية في مصر والشام، دار النهضة العربية، بيروت، ١٩٨١، ص ٢٥٣؛ الأصبحي، البحر الأحمر، ص ٥٧؛ الحبيشي، اليمن والبحر الأحمر، ص ٣٧.

(٣) برج، البحر الأحمر، ص ٢١؛ الحبيشي، اليمن والبحر الأحمر، ص ٣٧.

(٤) الحبيشي، اليمن والبحر الأحمر، ص ٣٧؛ الزوكه: محمد خميس، جغرافية حوض البحر الأحمر، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، ٢٠٠٣م، ص ٥٧. وانظر: C.H.Becker., Bahr Al-Kulzum. Encyclopaedia of Islam, Vol. p.581.

وعرف هذا البحر أيضاً باسم البحر الحبشي^(١)، وذكره شيخ الربوة الدمشقي بعدة أسماء هي: بحر القلزم، وبحر موسى (عليه السلام)، وبحر المندم، وبحر عدن^(٢)، وبحر الزيلع^(٣). كما ذكره صاحب تاريخ الدولة الرسولية باسم بحر الأهواب^(٤)، وذلك عند ساحل مدينة زبيد^(٥). وتجدر الإشارة إلى أن أغلب المؤرخين والكتاب المحدثين، أشاروا إلى معظم هذه الأسماء في كتاباتهم^(٦).

أما تسميته بالأحمر، فيعزى ذلك إلى لون الشعاب المرجانية الحمراء التي تكثر فيه^(٧)، وتجدر الإشارة إلى أن هذا البحر قد ورد ذكره في القرآن الكريم في مواضع عدة،

(١) سليمان: الساجر، وأبو زيد الحسن السيرافي (القرن الثالث الهجري/التاسع الميلادي)، أخبار الصين والهند، تعليق يوسف الشاروني، الدار المصرية اللبنانية، القاهرة، ٢٠٠٠م، ص ١٠٥؛ المقرئ، الخطط، ج ١/٥١؛ المسعودي: علي بن الحسين (ت ٣٤٦هـ/٩٥٧م)، مروج الذهب ومعادن الجوهر، ج ٤، دار الأندلس، بيروت، د.ت، ج ١/١٢٥.

(٢) شيخ الربوة: شمس الدين أبو عبد الله محمد بن طالب الأنصاري الدمشقي (ت ٦٥٤هـ/١٢٥٦م)، نخبة الدهر

٦١٣٩٩١

(٣) المصدر السابق، ص ١٦٥.

(٤) مجهول: (عاش في القرن التاسع الهجري / الخامس عشر الميلادي)، تاريخ الدولة الرسولية في اليمن، تحقيق محمد الحبشي، دار الجيل، صناعاء، ١٩٨٤، ص ١٩١.

(٥) زبيد: مدينة مشهورة باليمن بالقرب من ساحل المنذب. ياقوت، معجم البلدان، ج ٣/١٣١.

(٦) انظر: سالم: السيد عبدالعزيز، البحر الأحمر في التاريخ الإسلامي، مؤسسة شباب الجامعة، الاسكندرية، ١٩٩٣، ص ٣؛ العبادي، تاريخ البحرية الإسلامية، ص ٢٥٣؛ عبدالفتاح، الموانئ والثغور المصرية، ص ٣٣؛ الحبشي، اليمن والبحر الأحمر، ص ٣٧-٣٨؛ أحمد: أحمد رمضان، مصر وأسطورة البحر الأحمر، بحث في كتاب البحر الأحمر في التاريخ والسياسة الدولية والمعاصرة، سمنار الدراسات العليا، جامعة عين شمس، القاهرة، ١٩٨٠، ص ١٨٢-١٨٣؛ بيكر: ج ، بحر القلزم، دائرة المعارف الإسلامية، أصدرها بالإنكليزية والفرنسية والألمانية، أتمه المستشرقين في العالم، النسخة العربية إعداد وتحرير، إبراهيم خورشيد، أحمد الشناوي، عبدالحميد يونس، (١٦م)، دار الشعب، القاهرة، (د.ت)، م ٢٩٩/٦-٣٠٠؛ Honigmann, Article Al-Kulzum, in Encyclopaedia of Islam, Vol.II, p.1114.

(٧) سعيد: إبراهيم حسن، البحرية في عصر سلاطين المماليك، دار المعارف، مصر، ١٩٨٣، ص ١٢٢؛ الزوكه، جغرافية البحر الأحمر، ص ٥٨؛ الحبشي، اليمن والبحر الأحمر، ص ٣٨؛ الأصبحي، البحر الأحمر، ص ٥٨.

قال تعالى: {وجاوزنا ببني إسرائيل البحر، فاتبعهم فرعون وجنوده، بغياً وعدواً، حتى إذا أدركه الغرق، قال آمنت أنه لا إله إلا الذي آمنت به بنو إسرائيل وأنا من المسلمين}{^(١)}. وفي شبه جزيرة سيناء بالقرب من هذا البحر، كلم الله عز وجل موسى عليه السلام، قال تعالى: {وما كنت بجانب الطور إذ نادينا، ولكن رحمة من ربك، لتنذر قوماً ما آتاهم من نذير من قبلك، لعلهم يتذكرون}{^(٢)}.

وهكذا، فقد تعددت تسميات البحر الأحمر، منذ التاريخ القديم مروراً بالتاريخ الوسيط، وحتى استقرار تسميته مع نهاية العصور الوسطى، باسم "البحر الأحمر"، وإنما يعكس ذلك أهمية هذا البحر، وتنافس وسيطرة قوى متعددة عليه عبر عصور التاريخ.

٢. حدود البحر الأحمر وتضاريسه:

يستفق معظم الجغرافيين في وصف جغرافية البحر الأحمر، ابتداءً من خروجه من المحيط الهندي بالقرب من اليمن جنوباً - حيث يمتد على شكل لسان بحري - وانتهاءً بالقلزم^(٣)، والطور^(٤)، وأيلة^(٥) شمالاً. فقد ذكره الاصطخري في مخطوط الأقاليم بأنه يبدأ

(١) القرآن الكريم، سورة يونس، الآية (٩٠).

(٢) القرآن الكريم، سورة القصص، الآية (٤٦).

(٣) القلزم: سبق تعريفها، ويقول الاصطخري أثناء حديثه عن بحر القلزم، إنها مدينة على شفير البحر، وينتهي هذا البحر إليها. الاصطخري: إبراهيم بن محمد الفارسي (ت في النصف الأول من القرن الرابع الهجري/العاشر الميلادي)، المسالك والممالك، تحقيق محمد جابر، دار القلم، الجمهورية العربية المتحدة، ١٩٦١م، ص ٣٠.

(٤) الطسور: بالقرب من مصر عند موضع يسمى مدين، جبل يسمى الطور، باقوت، معجم البلدان، ج ٤٧/٤؛ والطور مكان حط وإقلاع بين ذراعين من البحر. أبو الفداء: عماد الدين إسماعيل بن محمد بن عمر (ت ٧٣٢ هـ/١٣٣١م)، تقويم البلدان، دار الطباعة السلطانية، باريس، ١٨٥٠م، ص ٢٥.

(٥) أيلة: مدينة على ساحل بحر القلزم مما يلي الشام، وقيل هي آخر الحجاز وأول الشام، باقوت، معجم البلدان، ج ٢٩٢/١؛ وقال عنها الاصطخري، مدينة صغيرة عامرة، بها زرع يسير. الاصطخري، المسالك والممالك، ص ٣١.

من عدن، ويمتد على سواحل اليمن إلى جدة وأيلة^(١)، ومن القلزم شمالاً، يمتد إلى عيذاب، ثم يمتد على سواحل الحبشة حتى يحاذي قرب عدن، وينتهي إلى بلدان الزنج^(٢). ويصفه البكري كالعنق، مبينا حدوده الجغرافية، بقوله: "وعدن منتهى هذا العنق، ثم ينعطف... من عدن مع الجنوب فيمر منعطفاً على جزيرة العرب مستقبل الشمال، فعن يمين الذهاب منه جزيرة العرب، وعن يساره بلاد السودان والحبشة وغيرهم، ثم يمر ذلك العنق ببلاد العرب على سواحلها... إلى خليج الأيلة، ثم إلى ساحل الطور،...، حتى ينتهي إلى القلزم، ويقارب بلاد مصر، ثم ينقطع ذلك العنق ويقف"^(٣).

وفي موضع آخر يصف البكري الحدود الغربية للبحر الأحمر بقوله: "وعلى غربية صعيد مصر وما والاه، وأرض البجاة"^(٤)، وما اتصل بها، ثم بلاد الأحابيش والسودان، إلى أن يتصل بأقاصي أرض الزنج..."^(٥).

-
- (١) الاصطخري: إبراهيم بن محمد الفارسي (ت في النصف الأول من القرن الرابع الهجري/العاشر الميلادي)، كتاب الأقاليم، مخطوط محفوظة في مكتبة جامعة اليرموك، (م.خ)، رقم ١٠٥، و ٥.
- (٢) الاصطخري، المسالك والممالك، ص ٢٩؛ المسعودي، مروج الذهب، ج ١/١٢٥.
- (٣) البكري: أبو عبيد عبدالله بن عبدالعزيز بن محمد (ت بعد ٤٨٣هـ/١٠٩٠م)، كتاب المسالك والممالك، (٢ج)، تحقيق أدريان فان ليوفن، وأندري فيري، الدار العربية للكتاب، تونس، ١٩٩٢، ج ١/١٤٦، ١٩٨.
- (٤) أرض البجاة: هي بين الحبشة والنوبة، وفي هذه البلاد معدن الذهب، ابن الوردي: سراج الدين أبو حفص عمر بن الوردي (ت ٨٦١هـ/١٤٥٦م)، خريدة العجائب وفريدة الغرائب، دار الشروق العربي، حلب، ١٩٩١م، ص ٧٠. والبجة: قوم يسمون الحذارية الكلدانيين. اليعقوبي: أحمد بن أبي يعقوب اسحاق بن جعفر (ت ٢٨٤هـ/٨٩٧م)، البلدان، دار الكتب العلمية، بيروت، ٢٠٠٢م، ص ١٧٤. وقال عنهم الاصطخري، يعبدون الأصنام وما استحسنوه. الاصطخري، المسالك والممالك، ص ٣١. ويصفهم ابن الوردي بأنهم أهل أنس مع التجار. ابن الوردي، خريدة العجائب، ص ٧٠.
- (٥) البكري، المسالك والممالك، ج ١/١٩٨؛ وانظر المسعودي، مروج الذهب، ج ١/١٢٥.

ويقدم لنا الإدريسي في "أنس المهج وروض الفرج" وصفاً مفصلاً لحدود البحر الأحمر، حيث يذكر أسماء المناطق والمدن الساحلية التي يمر بها هذا البحر، وفي ذلك يقول: "ويصل البحر الهندي إلى باب المنذب... وهناك يخرج منه بحر القلزم، فيمر منعطفاً أخذاً في جهة الشمال، فيمر ببلاد الحبشة الغربية إلى بلاد البجاة، ويتصل بعيزاب، ويبلغ طرفه إلى القلزم،... وينعطف هذا البحر من القلزم فيمر بفاران^(١)، وجيلان^(٢)، والطور، وأيلة، ومدين^(٣)، والحوراء^(٤)، والقفرا^(٥)، والجار^(٦)، والجحفة^(٧)، وعسفان^(٨)،

(١) فاران: كورة من كور مصر القبلية، بالقرب من الطور. ياقوت، معجم البلدان، ج ٤/٢٢٥. قال عنها ياقوت والمقريزي: وفيما بين مدينة القلزم وأيلة، مكان يعرف بتاران أو فاران، وعندها جبل لا يكاد ينجو منه مركب لشدة اختلاف الريح، وقوة ممرها بين شعبتي جبلين، وهي بركة سعتها ستة أميال، تعرف ببركة الغرندل، يقال أن فرعون غرق فيها. المقريزي، الخطط، ج ١/٥٢؛ ياقوت، معجم البلدان، ج ٤/٣٨٨.

(٢) جيلان: وردت لدى ياقوت بأنها اسم لبلاد كثيرة من وراء بلاد طبرستان. ياقوت، معجم البلدان، ج ٢/٢٠١؛ والأصح هنا حسب النص، أنها موضع يعرف بجيالات وليس جيلان، وتقع قرب تاران والطور. الاضطخري، المسالك والممالك، ص ٣٠.

(٣) مدين: على بحر القلزم محاذية لتبوك. ياقوت، معجم البلدان، ج ٥/٧٧.

(٤) الحوراء: كورة من كور مصر القبلية في آخر حدودها من جهة الحجاز، وهي مرفأ سفن مصر إلى المدينة، ياقوت، معجم البلدان، ج ٢/٣١٦. وقال عنها البكري، ساحل وادي القرى. البكري، المسالك والممالك، ج ١/١٤٦، وهي شمال المدينة المنورة على ساحل البحر الأحمر. انظر الملحق (١).

(٥) القفرا: لم نقف لها على تعريف، وربما هي مرسى قديم بين الحوراء والجار.

(٦) الجار: مدينة على ساحل بحر القلزم، بينها وبين المدينة يوم وليلة. ياقوت، معجم البلدان، ج ٢/٩٢؛ وهي فرضة المدينة. الاضطخري، المسالك والممالك، ص ٢٣؛ البكري، المسالك والممالك، ج ١/١٤٥.

(٧) الجحفة: كانت قرية كبيرة ذات منبر على طريق المدينة من مكة، وهي على أربعة مراحل، وبينها وبين ساحل الجار نحو ثلاث مراحل. ياقوت، معجم البلدان، ج ٢/١١١.

(٨) عسفان: منبلة من مناهل الطريق، بين الجحفة ومكة، وهي من مكة على مرحلتين. ياقوت، معجم البلدان، ج ٤/١٢٢.

وجدة، والسقية^(١)، والسريرين^(٢)، وجل^(٣)، وعثر^(٤)، وغلافقة^(٥)، إلى باب المنذب، وهو من حيث ابتدا^(٦)، ولعل في هذا أدق وصف لحدود البحر الأحمر، وامتداده من الجنوب إلى الشمال.

ويعتقد أن الجغرافيين والمؤرخين اللاحقين^(٧)، قد تبعوا الإدريسي في وصفه لحدود هذا البحر، إلا أن الفارق الوحيد الذي يمكن ملاحظته من خلال ما قدموه من وصف،

- (١) السقية: بئر قديمة بالقرب من مكة. ياقوت، معجم البلدان، ج ٢٢٩/٣.
- (٢) السريرين: بليدة قريب من مكة على ساحل البحر. ياقوت، معجم البلدان، ج ٢١٩/٣. قال عنها الإدريسي، حصن حصين موضعه، كثيرة مياهه. الإدريسي، نزهة المشتاق، ج ١٣٨/١.
- (٣) جل: لم نقف لها على تعريف، ولعلها حلي، وحلي مدينة باليمن على ساحل البحر. ياقوت، معجم البلدان، ج ٢٩٧/٢؛ قال عنها الإدريسي، مدينة صغيرة، واليها من قبل صاحب تهامة، وهي فرضة من جاء من اليمن، وفرضة لمن صعد من القلزم. الإدريسي، نزهة المشتاق، ج ١٣٨/١.
- (٤) عثر: بلد باليمن بينها وبين مكة عشرة أيام، وتعد من أعمال زبيد. ياقوت، معجم البلدان، ج ٨٥/٤.
- (٥) غلافقة: بلد على ساحل بحر اليمن مقابل زبيد، وهي مرسى زبيد. ياقوت، معجم البلدان، ج ٢٠٨/٤. وتعد من الفرض المشهورة. ابن سعيد: علي بن موسى بن محمد المغربي (ت ٦٨٥هـ/١٢٨٦م) كتاب بسط الأرض في الطول والعرض، تحقيق خوان قرنيط خنييس، مطبعة كريما ديس، تطوان، المغرب، ١٩٥٨، ص ٣٣.
- (٦) الإدريسي: أبو عبدالله محمد بن محمد بن عبدالله بن إدريس، (٥٦٠هـ/١١٦٤م) أنس المهج وروض المفرج، مخطوط مصور عن مخطوطتي حكيم أوغلي ٦٨٨، وحسن حسني ١٢٨٩، مكتبة السليمانية، معهد تاريخ العلوم الإسلامية، فرانكفورت، ألمانيا، ١٩٨٤، محفوظة في مكتبة جامعة اليرموك، (م خ)، و ٢٩.
- (٧) ياقوت، معجم البلدان، ج ٣٨٨/٤، ج ٣٤٤/١؛ شيخ الربوة، نخبة الدهر، ص ١٥١؛ ابن سعيد، بسط الأرض، ص ٣٢-٣٣؛ أبو الفداء، تقويم البلدان، ص ٢٣-٢٥؛ النويري؛ أحمد بن عبد الوهاب (ت ٧٣٣هـ/١٣٣٢م)، نهاية الأرب في فنون الأدب، (ج ٣٣)، مجموعة محققين، دار الكتب المصرية، القاهرة، ١٩٢٩، ج ١/٢٣٣؛ القلقشندي؛ أحمد بن علي (ت ٨٢١هـ/١٤١٨م) صبح الأعشى في صناعة الإنشاء، (ج ١٤)، دار الفكر، دار الكتب العلمية، بيروت، ١٩٨٧، ج ٣/٢٥٠-٢٥٢؛ المقرئزي: الخطط، ج ١/٥١-٥٢؛ ابن الوردي، خريدة العجائب، ص ١٠٨.

إسهاب البعض في ذكر ووصف المناطق والمدن الساحلية، واختصار البعض الآخر لهذه المعلومات، وقد تبع هؤلاء، المحدثين من الكتاب^(١).

وتجدر الإشارة إلى أن بعض الجغرافيين، ذكر البحر الأحمر على أنه خليج. فالإدريسي يقول: "ويتشعب من هذا البحر الصيني، خليج القلزم..."^(٢)، كما يرى الأندلسي أن بحر القلزم خليج متفرع من بحر الظلمات، ويعتبر الأندلسي جميع البحار خلجاناً متفرعة من بحر الظلمات^(٣).

وقد شكّل البحر الأحمر خليجين عند حدّه الشمالي، هما خليج العقبة، وخليج السويس، أشار لهما أبو الفداء بقوله: "نراعين أو لسانين من البحر قد طعنا في البحر الشمالي، وصار بين اللسانين المذكورين للبرّ دخلة إلى الجنوب في البحر"^(٤).

وتشكل جغرافية البحر الأحمر الطبيعية، أخدوداً يفصل بين قارتي آسيا وأفريقيا "وبحر القلزم مثل الوادي به جبال كثيرة"^(٥)، وهو مضيق بين جبال سواحله رملية

(١) انظر سيد، البحر الأحمر وظهيره، ص ٢-٤؛ الأصبحي، إطلالة على البحر الأحمر، ص ٥٨؛ سالم، البحر الأحمر في التاريخ الإسلامي، ص ٢-٤؛ عبدالعليم: أنور، الملاحة وعلوم البحار عند العرب، عالم المعرفة، المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب، الكويت، ١٩٧٩، ص ٦٥؛ بيكر، بحر القلزم، دائرة المعارف الإسلامية، م ٦/٣٠٠.

(٢) الإدريسي، نزهة المشتاق، ج ١/١٠؛ وانظر، المسعودي، مروج الذهب، ج ١/١٢٥.

(٣) الأندلسي: أبو حامد عبدالرحيم بن سليمان بن ربيع القيسي (ت ٥٦٥هـ/١١٦٩م)، تحفة الألباب ونخبة الإعجاب، تحقيق اسماعيل العربي، دار الجبل، بيروت، دار الآفاق الجديدة، المغرب، ط ٢، ١٩٥٣م، ص ١١٧.

(٤) أبو الفداء، تقويم البلدان، ص ٢٥.

(٥) الاصطخري، المسالك والممالك، ص ٢٩؛ ابن حوقل، صورة الأرض، ص ٥١؛ سالم، البحر الأحمر في التاريخ الإسلامي، ص ٤.

منخفضة^(١)، تتسم بكثرة الشعاب والشطوط المرجانية التي تحفها، لذلك لم يكن السفر فيه ممكناً إلا أثناء النهار^(٢)، ومن الجدير بالذكر أنه لا تصب فيه أنهار^(٣)، ولوحشة هذا البحر ونتاجته رائحته، وصف بأنه بحر مظلم، كريه الرائحة والمنظر^(٤).

٣. مسافات البحر الأحمر (الطول والعرض)

قدّر بعض الجغرافيين طول البحر الأحمر، بألف وأربعمائة ميل^(٥)، ورأى آخرون أن طوله يبلغ ألفاً وخمسمائة ميل^(٦)، أما عرضه فقد اختلف من مكان لآخر، فوصل في أقصى اتساع له، سبعمائة ميل^(٧)، ويقل عن ذلك في بعض المناطق ليصل ما بين أربعمائة ميل إلى مائتي ميل^(٨)، إلى ما دونها. وبالقرب من باب المندب^(٩)، يضيق البحر حتى يُرى في بعض جوانبه الجانب المحاذي له^(١٠)، ويقال أنه بقدر رميتي سهم^(١١).

- (١) الحميري، الروض المعطار، ص ٤٦٦؛ المقرئ، الخطط، ج ١/٥٠؛ سيد، البحر الأحمر وظهيره، ص ٢.
- (٢) الإدريسي، نزهة المشتاق، ج ١/١٣٧، ٣٤٧؛ البكري، المسالك والممالك، ج ١/٢٠١؛ سالم، البحر الأحمر في التاريخ الإسلامي، ص ٤؛ الزوكة، جغرافية البحر الأحمر، ص ١٩-٢١.
- (٣) سيد، البحر الأحمر وظهيره، ص ٢؛ سالم، البحر الأحمر في التاريخ الإسلامي، ص ٤.
- (٤) السيرافي: أبو زيد الحسن (عاش في القرن الثالث الهجري / التاسع الميلادي) رحلة السيرافي، تحقيق عبد الله الحبشي، المجمع الثقافي، أبو ظبي، ١٩٩٩م، ص ٨٩؛ الإدريسي، نزهة المشتاق، ج ١/١٣٧؛ النويري، نهاية الأرب، ج ١/٢٣٣؛ المقرئ، الخطط، ج ١/٥١.
- (٥) البكري، المسالك والممالك، ج ١/١٩٨؛ الإدريسي، أنس المنهج، و ٢٩، ٣٧؛ الإدريسي، نزهة المشتاق، ج ١/١٠؛ المسعودي، مروج الذهب، ج ١/١٢٩.
- (٦) شيخ الربوة، نخبة الدهر، ص ١٦٥؛ المقرئ، الخطط، ج ١/٥١.
- (٧) المسعودي، مروج الذهب، ج ١/١٢٥؛ سليمان التاجر والسيرافي، أخبار الصين والهند، ص ١٠٥.
- (٨) شيخ الربوة، نخبة الدهر، ص ١٦٥؛ المسعودي، مروج الذهب، ج ١/١٢٥؛ المقرئ، الخطط، ج ١/٥١.
- (٩) المندب: مضيق في جبل كان يحول هذا الجبل بين البحر وامتداده في أرض اليمن، فقام بعض الملوك القدماء بقذ ذلك الجبل ليدخل منه خليج صغير بقدر رمية سهمين أو ثلاثة. ياقوت، معجم البلدان، ج ١/٣٤٤.
- (١٠) أبو الفداء، تقويم البلدان، ص ٢٤؛ ياقوت. معجم البلدان، ج ٤/٣٨٧؛ ابن حوقل، صورة الأرض، ص ٥١؛ الاصطخري، المسالك والممالك، ص ٢٩.
- (١١) القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٣/٢٥٢.

ويقطع المسافر طول هذا البحر، في ثلاثين مرحلة، كما يبلغ عرضه في أوسع نواحيه مسيرة ثلاثة أيام^(١). وإذا تناولنا مساحة هذا البحر بالقياسات المعاصرة فإن طوله من السويس^(٢)، إلى باب المندب يبلغ ٢٢٤٠ كم، وعرضه في أوسع جهاته ٣٥٠ كم^(٣).

٤. جزر البحر الأحمر:

يشتمل البحر الأحمر، على عدد كبير من الجزر^(٤)، يشكل بعضها مراكز استراتيجية هامة، كونها تقع على طرق الملاحة البحرية، ولتحكمها بالمدخل الجنوبي للبحر الأحمر. وقد أشار سهراب إلى عشرة جزر في هذا البحر مبيناً عرضها وطولها وموقعها، حسب جدولته الفلكي^(٥). أما الإدريسي، فقد ذكر أن فيه خمسة عشر جزيرة^(٦)، ومن أشهر هذه الجزر:

أ. جزر دهلوك^(٧):

وتعود أهمية هذه الجزر، إلى وجود محطة تجارية، ومرسى للسفن، حيث يذكر أبو الفداء: "أنها في طريق المسافرين في بحر عيذاب إلى اليمن"^(٨). وسكانها من الحبش

(١) الاصطخري، المسالك والممالك، ص ٢٩؛ ابن حوقل، صورة الأرض، ص ٥١؛ ياقوت، معجم البلدان، ج ٤/ ٣٨٧. المرحلة: تعادل سبعة وثلاثين كيلو متراً ونصف، وفي حالة السير السريع ستة وأربعين كيلو متراً. المقدسي: محمد بن أمد البشاري (ت ٣٨٠هـ/ ٩٩٠م) أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، دار إحياء التراث العربي، بيروت، ١٩٨٧، ص ٧٠.

(٢) السويس: بُليد على ساحل بحر القلزم من نواحي مصر. ياقوت، معجم البلدان، ج ٣/ ٢٨٦.

(٣) العبادي: تاريخ البحرية الإسلامية في مصر والشام، ص ٢٥٣؛ بيكر، بحر القلزم، دائرة المعارف الإسلامية، ج ٦/ ٣٠٠.

(٤) ابن ماجد: شهاب الدين أحمد بن ماجد بن محمد بن عمرو النجدي، كتاب الفوائد في أصول علم البحر والقواعد، تحقيق إبراهيم خوري وعزة حسن، مطبوعات مجمع اللغة العربية، دمشق، ١٩٧١، ص ٣٤٣ وما يليها؛ المهري: سليمان بن أحمد، العمدة المهرية في ضبط العلوم البحرية، (ج ٢)، تحقيق إبراهيم خوري، دمشق، مطبوعات مجمع اللغة العربية، دمشق، ١٩٧٠، ج ١/ ٧٨-٧٩، ١٢٣-١٣٥.

(٥) سهراب، كتاب عجائب الأقاليم السبعة إلى نهاية العمارة، اعتنى بنسخه وتصحيحه هانس فون مزيك، مطبعة أدولف هولز هوزن، ١٩٢٩، ص ٧٣.

(٦) الإدريسي، أنس المهج، و ٢٩، و ٣٧.

(٧) دهلوك: جزيرة في بحر اليمن، وهي مرسى بين بلاد اليمن والحبشة، ياقوت، معجم البلدان، ج ٢/ ٤٩٢.

(٨) أبو الفداء، تقويم البلدان، ص ٣٧١؛ وانظر، ابن حوقل، صورة الأرض، ص ٤٨-٤٩.

المسلمين^(١)، وملكها يداري صاحب اليمن^(٢)، وصفها ابن سعيد، بأنها مجموعة من الجزر، لصاحب اليمن وصاحب دهلك، وأكبر هذه الجزر، وأشهرها، جزيرة كمران^(٣).

وتعد جزيرة دهلك المنفذ البحري لبلاد الحبشة، إذ يتم من خلالها تصدير العبيد والإماء، إلى سائر الآفاق^(٤). واشتهرت خلال العصور الوسطى باعتبارها محطة تجارية في طريق التجار بين المحيط الهندي ومصر^(٥).

ب. جزيرة العقل:

تقع هذه الجزيرة بين ساحل الحبشة وزبيد على ساحل اليمن، وتعود أهميتها إلى موقعها الاستراتيجي على طريق السفن التجارية، فاعتبرت محطة للتجار يستقون منها الماء^(٦)، وهي جزيرة بريم الحالية^(٧).

وورد ذكر عدداً من الجزر الأخرى، منها مجموعة جزر فرسان، وأشهرها جزيرة فرسان، وهي من أكبر هذه الجزر مساحة^(٨)، وعدّها ياقوت من جزائر اليمن^(٩). وجزيرة

(١) الحميري، الروض المعطار، ص ٢٤٤؛ النويري، نهاية الأرب، ج ١/ ٢٢٤؛ القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٣/ ٢٥٢.

(٢) أبو الفداء، تقويم البلدان، ص ٣٧١.

(٣) ابن سعيد، بسط الأرض، ص ٣٣. وانظر موقع هذه الجزر في الملحق رقم (١).

(٤) الحميري، الروض المعطار، ص ٢٤٤.

(٥) أبو الفداء، تقويم البلدان، ص ٣٧١؛ ليبب، صبحي، للتجار الكارمية وتجارة مصر في العصور الوسطى، المجلة التاريخية المصرية، م ٤، ع ٢، ١٩٥١، ص ١٩-٢٠.

(٦) البكري، المسالك والممالك، ج ١/ ٣٢٧.

(٧) المندهسي: دلوود، تاريخ اليمن الاقتصادي من القرن الرابع إلى القرن السادس للهجرة، رسالة دكتوراه، الجامعة الأردنية، ١٩٩٧، ص ١٨٩.

(٨) الهمداني: الحسن بن أحمد بن يعقوب (ت بعد ٣٤٤هـ/ ٩٥٥م) صفة جزيرة العرب، تحقيق محمد الأكوخ، دار الأفاق العربية، القاهرة، ٢٠٠١م، ص ٩٣؛ شهاب: حسن صالح، فن الملاحة عند العرب، دار العودة، بيروت، ١٩٨٢، ص ٢٣٥.

(٩) ياقوت، معجم البلدان، ج ٤/ ٢٥٠.

كمران التي تقع مقابل مدينة زبيد على ساحل اليمن^(١)، وتعود أهميتها إلى موقعها بالقرب من المدخل الجنوبي للبحر الأحمر^(٢)، بالإضافة إلى كونها ميناء هاماً استخدم كمحطة للمراكب التجارية بين الهند وجدة، تتزود منها المراكب بالماء والمؤن^(٣)، ومركزاً للضرائب والمكوس على التجارات المارة بها^(٤). ويقطن هذه الجزيرة مائتا أسرة مسلمة، وهي تابعة لسلطان اليمن^(٥).

أما جزائر الغول، فهي عبارة عن جزر صغيرة^(٦)، تقع جنوب غرب حوراء، وهي في ساحل الحجاز، يأوي إليها سودان عراة، لهم مراكب على قدرهم، يعيشون من السمك، حيث يصيدونه، ثم يقومون بتمليحه وتنشيفه، ويحملونه مقدداً إلى الطور والسويس، فيبيعونه إلى نصارى الكرك والشوبك بالزبيب والزيت والزيتون^(٧).

وأشارت بعض المصادر، إلى جزر أخرى، مثل جزيرة ثارات والحسامية^(٨)، وجزيرة النعمان والسامري^(٩)، ولصغر هذه الجزر وعدم أهميتها، لم تتناولها المصادر

(١) المصدر السابق، ج ١٣٩/٢؛ المقدسي، أحسن التقاسيم، ص ٩٧.

(٢) انظر الملحق رقم (١).

(٣) المقدسي، أحسن التقاسيم، ص ٩٧؛ مورتيل: ريتشارد، الأحوال السياسية والاقتصادية بمكة في العصر المملوكي، عمادة شؤون المكتبات، مطابع جامعة الملك سعود، الرياض، ١٩٨٥، ص ١٩٢.

(٤) المقدسي، أحسن التقاسيم، ص ٩٨.

(٥) فارتيميا: لودوفيكو، رحلات فارتيميا، الحاج يونس المصري، ترجمة وتعليق عبدالرحمن الشيخ، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٩٤م، ص ٦٦.

(٦) ابن سعيد، بسط الأرض، ص ٦٤.

(٧) ابن سعيد، بسط الأرض، ص ٦٤.

(٨) القزويني: زكريا بن محمد بن محمود (ت ٦٨٢هـ/١٢٨٣م)، عجائب المخلوقات وغرائب الموجودات، المكتبة الأموية، دمشق، (د.ت)، ص ١١٨-١١٩.

(٩) النويري، نهاية الأرب، ج ٢٣٤/١؛ المقرئ، الخطط، ج ١/٥٢.

بشكل واضح. ولا شك أن هناك جزراً أخرى، ولكنها لا تمثل أهمية استراتيجية أو جغرافية لصغر مساحتها وعدم وجود أنشطة اقتصادية فيها.

ثانياً: موانئ البحر الأحمر:

نشأت العديد من الموانئ والبنادر^(١)، على سواحل البحر الأحمر قبل الإسلام، خدمت العديد من الدول والإمبراطوريات في ذلك الوقت^(٢)، وعندما جاء الإسلام، وفرت الدولة الإسلامية الأمن والحماية لهذا البحر، وجعلته بحراً إسلامياً، تقديراً منها لأهميته الاستراتيجية والاقتصادية^(٣)، فازدهرت على سواحلها العديد من الموانئ والبنادر والتي شكّلت مراكز استراتيجية على خطوط الملاحة والتجارة الدولية، فأدرت أرباحاً طائلة، من خلال ما يدفع من رسوم وضرائب، على حركة الصادر والوارد فيها.

(١) البندر: المرسى. الفيروز آبادي، القاموس المحيط، ص ٤٥٢؛ وقال حوراني، البندر الميناء. حوراني، العرب والملاحة في المحيط الهندي، ص ١٩٨. وذكر أن بندر كلمة فارسية تعني ميناء التجارة، ومنها "بندرک" بمعنى الميناء الصغير. أحمد: ليلي عبداللطيف، أهمية بندر السويس في العصر العثماني، بحث منشور في كتاب البحر الأحمر في التاريخ والسياسة. سمنار الدراسات العليا، جامعة عين شمس، القاهرة، ١٩٨٠، ص ٢٩١.

(٢) لمزيد من المعلومات حول موانئ البحر الأحمر ودورها في التجارة قبل الإسلام. انظر: غوانمة: يوسف، في التاريخ والحضارة العربية الإسلامية، دار الفكر، عمان، ٢٠٠٠م، ص ٢٠٣-٢١٣؛ حوراني، العرب والملاحة في المحيط الهندي، ص ٥٣-٩٠؛ الناصري: سيد أحمد علي، الرومان والبحر الأحمر، بحث منشور ضمن كتاب البحر الأحمر في التاريخ والسياسة الدولية، سمنار الدراسات العليا، جامعة عين شمس، القاهرة، ١٩٨٠، ص ٢٩-٦٨؛ ملاعب: نهاية، دور ممالك جنوب شبه الجزيرة العربية في التجارة الدولية، رسالة ماجستير، الجامعة الأردنية، ١٩٩٥؛ Steven E. Sidebotham., Ports of the Red Sea and the Arabia-India Trade, in: Rome and the Ancient Sea Trade, The University of Wisconsin Press, 1991, p.12.

(٣) عن الأهمية الاستراتيجية والاقتصادية ينظر الفصل الثاني.

ولتسهيل دراسة هذه الموانئ قسّمت جغرافياً إلى مجموعتين، ذكر فيها أسماء هذه الموانئ، ومواقعها الجغرافية، مع نبذة عن تاريخها التجاري.

المجموعة الأولى: موانئ الساحل الشرقي للبحر الأحمر

١. عدن:

على الرغم من وقوع عدن جغرافياً على ساحل بحر العرب أو ما يسمى خليج عدن نسبة إليها، إلا أننا لا نستطيع إغفالها وعدم تناولها ضمن هذه الدراسة، نظراً لما تمثله من أهمية بالغة في تجارة البحر الأحمر، ولارتباطها الوثيق مع موانئ هذا البحر، إذ اعتبرها البعض الميناء الذي يتحكم في المدخل الجنوبي للبحر الأحمر^(١). يضاف إلى ذلك ارتباط اليمن سياسياً وفي معظم الأحيان -ولو بشكل اسمي- مع دولة المماليك المسيطرة على البحر الأحمر.

أما سبب تسمية عدن بهذا الاسم، فقد وردت عدة روايات في مصادر متعددة، فقد ذكر أنه يقال لها عدن أبين^(٢)، وعدن نسبة إلى المكان إذا أقام به^(٣)، كما أشار ياقوت إلى عدة روايات منقولة عن أهل السير؛ منها أنها سميت بعدن بن سنان بن إبراهيم عليه السلام، أو أن الحبشة عبرت في سفنهم، فخرجوا في عدن، فقالوا: عدونا فسميت عدن بذلك^(٤). وقال الحميري أن عدن بن سبأ الذي سميت باسمه، كان أول من نزل بها^(٥)، أما

(١) سعيد، البحرية في عصر سلاطين المماليك، ص ١٤٦؛ فهمي: نعيم زكي، طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٧٣، ص ١٣٦. وانظر الموقع الجغرافي لعدن في الملحق رقم (١).

(٢) أبو الفداء، تقويم البلدان، ص ٩٣؛ القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٨/٥.

(٣) القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٩/٥؛ ياقوت، معجم البلدان، ج ٨٩/٤.

(٤) ياقوت، معجم البلدان، ج ٨٩/٤؛ وانظر، القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٩/٥.

(٥) الحميري، الروض المعطار، ص ٤٠٨.

الحازمي، فقد ذكر في مخطوط ما أتفق لفظه، أنه يقال لها عدن نسبة إلى أبين بن زهير بن أيمن بن الهميسع بن حمير بن سبا^(١)، وقال أبو مخرمة أن عدن سميت عدناً من العدون، وهو الإقامة^(٢).

أما أهمية عدن في التجارة الدولية، فقد نهضت بدور فعال في النشاط التجاري، منذ العصور القديمة^(٣)، وازدهرت خلال العصر الإسلامي، إذ اعتبرت من أهم الموانئ اليمنية على الإطلاق.

وقد أفاض الجغرافيون والمؤرخون والرحالة، في إيضاح أهمية ميناء عدن، خلال العصر الإسلامي. فوصفت بأنها مرفأً مراكب الصين^(٤)، وتوفرت فيها سلع السند والهند والصين والزنج والحبشة وفارس^(٥)، وتعبيراً عن قدم علاقاتها التجارية وشهرتها، قال عنها الهمداني بأنها أقدم أسواق العرب^(٦).

(١) الحازمي: أبو بكر محمد بن موسى بن عثمان، (ت ٨٥٤هـ/١٤٥٠م) ما اتفق لفظه واختلفت أسماء في الأماكن والبلدان المشتهية في الخط، مخطوط طبع بالتصوير عن مخطوطة لاله لي، ٢١٤٠، مكتبة السليمانية، استانبول، محفوظة في مكتبة جامعة اليرموك، (م.خ)، ٥٥.

(٢) أبو مخرمة: عبدالله الطيب بن عبدالله بن أحمد (ت ٩٣٧هـ/١٥٣٠م) تاريخ ثغر عدن مع نخب من تواريخ ابن المجاور والجندي والأهل، (٢ج)، بريل، لندن، ١٩٣٦، ج ٢/١، ٤.

(٣) عن دور عدن في العصور القديمة، انظر: إبراهيم: محمد كريم، عدن دراسة في أحوالها السياسية والاقتصادية، منشورات مركز دراسات الخليج، جامعة البصرة، ١٩٨٥م، ص ٢٧٦؛ باوزير: خالد سالم، ميناء عدن، دراسة تاريخية، دار الثقافة العربية للنشر، الشارقة، الإمارات العربية المتحدة، ٢٠٠١م، ص ٢٧-٣٠.

(٤) اليعقوبي، البلدان، ص ١٥٦؛ القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٩/٥.

(٥) ابن خردادبه؛ أبو القاسم عبيدالله بن عبدالله (ت ٣٠٠هـ/٩١٢م) المسالك والممالك، بريل، لندن، ١٩٦٧، ص ٦١.

(٦) الهمداني، صفة جزيرة العرب، ص ٩٤. وقال عنها القلقشندي: "لم تزل بلدة تجارة من زمن التبابعة وإلى زماننا". القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٩/٥.

ويضاف إلى أهمية عدن التجارية، أهميتها كمحطة رئيسة لإنطلاق طرق الملاحة البحرية منها إلى المحيط الهندي، والخليج العربي، وشرق أفريقيا، والبحر الأحمر^(١). كما أنها كانت نقطة تجمع الحجاج القادمين من الهند وجنوب شرق آسيا، وشرق أفريقيا، فمنها تبدأ قافلة الحج اليمني، ثم تسير إلى مدينة زبيد، أو صنعاء^(٢).

ومما تجدر الإشارة إليه، أن ازدهار الخلافة العباسية، أدى إلى تحول مراكز التبادل التجاري بين الشرق والغرب، تدريجياً من طريق البحر الأحمر، إلى طريق الخليج العربي، مما أثر بصورة مؤقتة على الازدهار الاقتصادي لميناء عدن^(٣). إلا أن عدن استعادت نشاطها التجاري، بتحول الطريق التجاري من الخليج العربي إلى البحر الأحمر، خلال أواخر القرن الثالث الهجري/التاسع الميلادي، وأوائل القرن الرابع الهجري / العاشر الميلادي، نتيجة لاختلال الأمن وعدم استقرار الأوضاع السياسية في العراق^(٤).

بدأت عدن بالازدهار خلال القرن الرابع الهجري / العاشر الميلادي، فقد وصفت خلال هذا القرن بأنها: "دهليز الصين، وفرضة اليمن، وخزانة المغرب، ومعدن للتجارات..."^(٥)، وأصبحت مركز جذب لكثرة الأرباح التي يحققها من يعمل فيها بالتجارة، لرواج سوقها، وفي ذلك يقول المقدسي: "... إذا أنت دخلت عدن فسمعت أن رجلاً ذهب

(١) ياقوت، معجم البلدان، ج ٤/ ١٨٩؛ الحميري، الروض المعطار، ص ٤٠٨؛ حوراني، العرب والملاحة في المحيط الهندي، ص ٢٢٧؛ وانظر الفصل الخامس (طرق الملاحة البحرية).

(٢) المنذعي، تاريخ اليمن الاقتصادي، ص ١٦٩.

(٣) إبراهيم، عدن، ص ٢٧٧؛ وللمزيد عن ذلك التحول، انظر: القوسي، عطية، سيراف وكيش (قيس) وعدن (من القرن الثالث الهجري حتى السادس)، المجلة للتاريخية المصرية، م ٢٣، ١٩٧٦، ص ٥٣.

(٤) انظر، العاني: عبدالرحمن، تحول الطريق التجاري من الخليج العربي إلى البحر الأحمر وازدهار عدن، مجلة كلية الآداب، بغداد، ع ٢٨، ١٩٨٠، ص ١٠٦.

(٥) المقدسي، أحسن التقاسيم، ص ٨٤.

بألف درهم، فرجع بألف دينار، وآخر دخل بمائة فرجع بخمسمائة، وآخر بكندر فرجع بمئته كافوراً، طلبت نفسك التكاثر^(١). وعلى الرغم من صغر مدينة عدن، بالنسبة للمدن اليمنية الأخرى، إلا أنها اكتسبت شهرة خاصة؛ "لأنها فرضة على البحر، ينزلها السائرون"^(٢) فيه.

وازدهرت عدن خلال القرن الخامس الهجري / الحادي عشر الميلادي، نتيجة لاهتمام الدولة الفاطمية بطريق التجارة الدولية عبر البحر الأحمر^(٣)، فأصبحت مركزاً هاماً من مراكز تجارة الكارم^(٤)، وقد ورد ذكرها كثيراً في رسائلهم، المسماة وثائق الجنيزا^(٥).

واستمرت عدن خلال القرن السادس الهجري / الثاني عشر الميلادي، على شهرتها وازدهارها، فقد وصفها الإدريسي بأنها "مرسى البحرين، ومنها تسافر مراكب السند والهند

(١) المقدسي، أحسن التقاسيم، ص ٩٢. وقال القلقشندي: "والمقيم بها في مكاسب وافرة، وتجانر مربحة". القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٩/٥.

(٢) الاصطخري، المسالك والممالك، ص ٢٦.

(٣) القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٥٩٧/٣؛ إبراهيم، عدن، ص ٢٧٨؛ وانظر الفصل الثاني الأهمية الاستراتيجية وحماية الموانئ وطريق البحر الأحمر.

(٤) تجارة الكارم: تنسب إلى الكارمية، وهم فئة من كبار التجار، اشتغلوا بتجارة الهند والشرق الأقصى وشرق أفريقيا، وأهم سلمهم التوابل والبهارات. لبيب، التجار الكارمية، ص ١٦؛ وانظر، تجارة الكارم، ص ٣.

(٥) ربيع: حسنين محمد، وثائق الجنيزا وأهميتها لدراسة التاريخ الاقتصادي لموانئ الحجاز واليمن في العصور الوسطى، بحث منشور في دراسات تاريخ الجزيرة، مصادر تاريخ الجزيرة العربية، (٢ ج)، مطبوعات جامعة الرياض، ١٩٧٩، ج ٢/١٣٥-١٣٧ ربيع: حسنين محمد، البحر الأحمر في العصر الأيوبي، بحث منشور ضمن كتاب البحر الأحمر في التاريخ والسياسة، سنار الدراسات العليا، جامعة عين شمس، القاهرة، ١٩٨٠، ص ١١٢-١١٣.

وثائق الجنيزا: عبارة عن خطابات أرسلت من عدن أو جدة أو غيرها من موانئ البحر الأحمر أو الهند، إلى مدينة الفسطاط بمصر أو العكس، اشتملت على وثائق متنوعة، أسرية وغير أسرية، ومتعلقة بالتجارة، خاصة في العصور الفاطمية والأيوبي. انظر، ربيع، وثائق الجنيزا، ص ١٣٦-١٣٧؛ ربيع البحر الأحمر، ص ١١٣-١١٤؛ ويضيف جوايثين: أن مادة الجنيزا المتعلقة بالتجارة الهندية تغطي السنوات ١٠٨٠-١١٦٠م، الفترة الفاطمية المتأخرة، والأيوبية ١١٦٠-١٢٥٠م، وأن مكان حفظها هو في القاهرة القديمة، حيث الكنيس اليهودي وحجرة الجنيزا، أما وثائق القرن الثالث عشر الميلادي، فأغلبها تتعلق بدواوين الأحبار في القاهرة، وبقيت محصورة بالنشاط المصري المحلي.

Goitein, S., A Mediterranean Society, University of California Press, 1967, Vol.1, p.148-149.

والصين، وإليها يجلب متاع الصين..."^(١). وكان لاهتمام السلطات الحاكمة في اليمن، أثر كبير في ازدهار عدن، فخلال العصر الأيوبي، قام أبو عثمان عمر بن عثمان بن علي الزنجبيلي التكريتي والي عدن ببناء سور حول عدن، كما بنى الفرضة وجعل لها بابين^(٢). وبقيت عدن مزدهرة كميناء رئيس، وحلقة وصل هامة بين الشرق والغرب، خلال القرن السابع والثامن الهجريين/الثالث عشر والرابع عشر الميلاديين، فوصفت لدى الجغرافيين، بأنها مدينة مشهورة، ومرفأً مراكب الهند والصين وفارس^(٣)، وبلدة تجارة^(٤)، ومرسى البحرين، ومنها تسافر مراكب السند والهند، وإليها يجلب متاع الصين^(٥)، وعُدَّت من أعظم مراسي الدنيا^(٦).

واعتبرت عدن خلال العصر المملوكي، فرضة اليمن الرئيسة على ساحل بحر العرب^(٧). وقد قارن (ويرنر Werner) بين القاهرة وعدن بقوله: "مثلما كانت القاهرة محطة نقل التجارة بين أوروبا والشرق، كانت عدن سوق التجارة الهندية والصينية المتجهة نحو مصر"^(٨).

-
- (١) الإدريسي، نزهة المشتاق، ج ١/٥٤.
 - (٢) ابن الجاور: أبو الفتح يوسف بن يعقوب الشيباني (ت ٦٩٠هـ/١٢٩١م) صفة بلاد مكة واليمن وبعض الحجاز، المسماة تاريخ المستبصر، دار التنوير، بيروت، ط ٢، ١٩٨٦، ص ١٢٨؛ أبو مخرمة، تاريخ ثغر عدن، ج ١/١٠. الفرضة: هي المكان الذي كان يتم فيه فحص البضائع الواردة، وتقدير العشور عليها. أبو مخرمة، تاريخ ثغر عدن، ج ١/٤٨.
 - (٣) ياقوت، معجم البلدان، ج ٤/٨٩؛ شيخ الربوة، نخبة الدهر، ص ٢١٦؛ ابن سعيد، بسط الأرض، ص ٣٣.
 - (٤) أبو الفداء، تقويم البلدان، ص ٩٣؛ الإدريسي، نزهة المشتاق، ج ١/٥٤.
 - (٥) الحميري، الروض المعبط، ص ٤٠٨؛ القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٩/٥.
 - (٦) ابن فضل الله: أبو العباس أحمد بن يحيى العمري (ت ٧٤٩هـ/١٣٤٨م) مسالك الأبحار في ممالك الأمصار، ممالك مصر والشام والحجاز واليمن، الباب السادس والسابع، تحقيق أحمد فؤاد السيد، المعهد العلمي للأثار الشرقية، القاهرة، (د.ت)، ص ١٥٥.
 - (٧) القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٩/٥؛ غوانمة، في التاريخ والحضارة، ص ٢١٩-٢٢٠.
 - (٨) Werner, Daun., From Aden to India and Cairo: Jewish World Trade in the 11th and 12th Centuries, in Yemen 3000 years of Art and Civilisation in Arabia Felix, Published by Umschau- Verlag, Frankfurt, 1987, p.168.

وقدم لنا القلقشندي وصفاً للحركة التجارية المزدهرة في عدن، خلال عصر دولة المماليك، فقال عنها: "عليها ترد المراكب الواصلة من الحجاز والسند والهند والصين والحبشة... ولا يخلو أسبوع من عدة سفن وتجار واردين عليها"^(١). ونتيجة لازدهارها سكنها التجار من مختلف البلدان، كتجار الهند، وتجار مصر والشام، فكانت محط رحال التجار^(٢). وتميز تجار عدن بالثراء العظيم، فقد قال عنهم ابن بطوطة: "وللتجار منهم أموال عريضة، وربما يكون لأحدهم المركب العظيم بجميع ما فيه لا يشاركه فيه غيره، لسعة ما بين يديه من الأموال، ولهم في ذلك تفاخر ومباهاة"^(٣).

بقيت عدن من أكبر محطات التبادل التجاري بين البحر الأحمر والمحيط الهندي، واستمرت لفترة طويلة لا يتعدها تجار الهند والصين، إلى أن بدأت السفن بالتجوير إلى ميناء جدة، وذلك في عشرينات القرن التاسع الهجري /الخامس عشر الميلادي، فأضحت جدة هي الميناء الرئيس، وقلت أهمية ميناء عدن منذ سنة ٨٢٩هـ/١٤٢٥م^(٤)، واعتبر ذلك بداية التجوير أو ما يمكن أن يسمى حرب الموانئ، وسوف نقف على ذلك في الفصل الثاني.

٢. غلافة:

تسمى اليوم غليفة، كانت في القديم ميناء هام ومرسى من مراسي تهامة^(٥)، وهي فرضة زبيد^(٦)، وزبيد مدينة كبيرة يجتمع بها التجار من أرض الحجاز، والحبشة، ومصر^(٧)،

-
- (١) القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٩/٥. وانظر ابن بطوطة، الرحلة، ص ٢٦٧.
 - (٢) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٢٦٧؛ أبو مخرمة، تاريخ ثغر عدن، ج ١/٢٣؛ صبح الأعشى، ج ٩/٥ غوانمة، في التاريخ والحضارة، ص ١٦٦..
 - (٣) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٢٦٨.
 - (٤) المقرئ، الخطط، ج ١/٥٦٧؛ غوانمة، في التاريخ والحضارة، ص ٢٢١؛ الأشقر: محمد عبدالغني. تجارة التوابل في مصر في العصر المملوكي، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٩٩م. ص ٢٢٩؛ فيمي. طرق التجارة الدولية، ص ١٣٦. وانظر التجوير في الفصل الثاني.
 - (٥) ابن الديبع، قرة العيون، ص ١٣٤.
 - (٦) المقدسي، أحسن التقاليم، ص ٨٥؛ الإدريسي، نزهة المشتاق، ج ١/٥٢-٥٣؛ ياقوت. معجم البلدان، ج ٤/٢٠٨؛ شيخ الربوة، نخبة الدهر، ص ٢١٦؛ ابن سعيد، بسط الأرض، ص ٢٣؛ أبو الغداء، تقويم البلدان، ص ٨٩.
 - (٧) الإدريسي، نزهة المشتاق، ج ١/٥٢-٥٣؛ الحميري، الروض المعطار، ص ٢٨٤-٢٨٥؛ القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٨/٥؛ الأشقر، تجارة التوابل، ص ٣١١.

اكتسبت زبيد شهرتها من أنها فرضة اليمن، وبها يكون مستقر السلطان والجند^(١)، إضافة إلى وقوعها على طريق الحجاج عبر اليمن، إذ أن يلملم^(٢)، ميقات أهل اليمن، تقع على طريق زبيد^(٣)، فلا بد للحجاج من دخول زبيد للتزود بالماء والطعام.

وقد اشتهرت غلافقة نتيجة لازدهار زبيد، فهي مقصد السفن التي تحمل البضائع والتجار إلى زبيد^(٤)، وينزل بها الحجاج والمسافرون القادمون من شرق أفريقيا بحرًا^(٥). كما أن أهل الحبشة كانوا يجلبون رقيقهم إلى زبيد من خلالها، ومنها تخرج السلع الهندية والصينية^(٦). وكانت محطة لإقلاع المراكب بالمتاجر إلى الهند والصين^(٧)، وبذلك كانت مركزاً للصادر والوارد بين الشرق ومصر.

كما اتخذها تجار الكارم مركزاً لهم في جنوب البحر الأحمر، مما زاد في أهميتها، وازدهارها التجاري، ففيها يحطون عند وصولهم من مصر، ومنها يقلعون إلى الهند والصين، وعدت من أهم أسواقهم، ولهم فيها أهم فنادقهم^(٨).

- (١) القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٨/٥؛ المقدسي، أحسن التقاسيم، ص ٨٤؛ شيخ الربوة، نخبة الدهر، ص ٢١٦؛ أبو الفداء، تقويم البلدان، ص ٨٨-٨٩.
- (٢) يلملم: موضع على ليلتين من مكة، وهي ميقات أهل اليمن، ياقوت، معجم البلدان، ج ٤٤١/٥؛ المقدسي، أحسن التقاسيم، ص ٨٠.
- (٣) المقدسي، أحسن التقاسيم، ص ٧٩.
- (٤) ياقوت، معجم البلدان، ج ٢٠٨/٤؛ القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٨/٥؛ حسين: جميل حرب، الحجاز واليمن في العصر الأيوبي، تهامة، السعودية، ١٩٨٥، ص ١٥٨.
- (٥) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٢٦٢، ص ٢٦٤؛ المنذعي، تاريخ اليمن الاقتصادي، ص ١٧٦.
- (٦) الحميري، الروض المعطار، ص ٢٨٤-٢٨٥؛ القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٨/٥.
- (٧) الحميري، الروض المعطار، ص ٢٨٤-٢٨٥؛ السليمان: علي حسين، النشاط التجاري في شبه الجزيرة العربية أواخر العصور الوسطى، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، (د.ت)، ص ٨٦.
- (٨) القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٨/٥، ١١٦؛ الأشقر، تجارة التوابل، ص ٣١١؛ لبيب: صبحي، سياسة مصر التجارية في عصري الأيوبيين والمماليك، المجلة التاريخية المصرية، م ٢٨-٢٩، ١٩٨١-١٩٨٢، ص ١٣٨؛ المنذعي، تاريخ اليمن الاقتصادي، ص ١٧٦.

واعتبرت غلافقة، ميناء مختصاً بتجارة العبور (الترانزيت) ^(١)، إذ يجتمع في زبيد التجار من الحبشة والحجاز والعراق ومصر للمتاجرة والمبادلة ^(٢). وبقيت غلافقة ميناء مزدهراً خلال العصرين الأيوبي والمملوكي، فقد وصفها القلقشندي، في القرن التاسع الهجري/الخامس عشر الميلادي، بأنها فرضة مدينة زبيد ^(٣)، ولكنها كانت أقل شهرة من ميناء عدن.

٣. الموانئ الصغرى:

وإلى جانب ميناء عدن، وميناء غلافقة، ظهرت موانئ أخرى في اليمن على ساحل البحر الأحمر، ولكنها كانت أقل شهرة، إذ مارست دوراً ثانوياً في حركة التجارة الدولية، ويمكن وصفها بأنها موانئ صغرى.

وقد نشأت هذه الموانئ، على ساحل البحر الأحمر، حيث تتوافر الخلجان الطبيعية، التي تحمي الموانئ من الرياح والعواصف ^(٤)، ومما ساعد على ظهورها، ازدهار الطريق التجاري عبر البحر الأحمر ^(٥)، وكان لصعوبة الملاحة في البحر الأحمر، دور في انتعاش هذه الموانئ، إذ أن السفن التجارية، كانت ترسو فيها، إذا ما واجهتها أية مصاعب ملاحية في البحر ^(٦). وقد أشارت بعض المصادر إلى هذه الموانئ باسم بندر أو مرسى ^(٧)، ووردت في بعض المراجع الحديثة باسم، الموانئ الصغيرة ^(٨).

- (١) سعيد، البحرية في عصر سلاطين المماليك، ص ١٥٩؛ فهمي، طرق التجارة الدولية، ص ١٤١.
- (٢) ابن إياس: محمد بن أحمد الحنفي (ت ٩٣٠هـ/١٥٢٣م) نشق الأزهار في عجائب الأقطار، مخطوط نسخة مصورة في مركز الوثائق والمخطوطات، الجامعة الأردنية، رقم ٣٥٨، و ٢٢٤.
- (٣) القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٣/٢٥١.
- (٤) الحبيشي، اليمن والبحر الأحمر، ص ١٢٦-١٢٧.
- (٥) انظر: الحميري، الروض المعطار، ص ٢٨٤-٢٨٥؛ سالم، البحر الأحمر في التاريخ الإسلامي، ص ١٩، ٢١. وانظر طرق الملاحة الداخلية بين موانئ البحر الأحمر ف٥.
- (٦) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٢٦٢؛ وانظر ابن حوقل، صورة الأرض، ص ٥١؛ الإدريسي، نزهة المشتاق، ج ١/٣٤٧؛ حسين، الحجاز واليمن في العصر الأيوبي، ص ١٥٩.
- (٧) انظر: الإدريسي، نزهة المشتاق، ج ١/١٣٧؛ ابن بطوطة، الرحلة، ص ٢٦٢؛ ابن الدبيع؛ عبدالرحمن بن علي الدبيع الشيباني الزبيدي، (ت ٩٤٤هـ/١٥٣٧م) قرة العيون بأخبار البلد الميمون، تحقيق محمد الأكوخ، المكتبة اليمنية الحوالية، اليمن، ط ٢، ١٩٨٨، ص ٤١٣؛ النهر والي: محمد بن أحمد المكي (ت ٩٩٠هـ/١٥٨٢م) البرق اليمني في الفتح العثماني، دار اليمامة، الرياض، ١٩٦٧م، ص ٢٠، ٢١.
- (٨) حسين، الحجاز واليمن في العصر الأيوبي، ص ١٥٩.

كان ميناء عثر، المنفذ البحري لمدينتين هامتين هما صعدة وصنعاء^(٢)، وصفها المقدسي بقوله: "وعثر مدينة كبيرة... قصبة الناحية وفرضة صنعاء"^(٣). وذكرها ابن سعيد على أنها من الفرض المذكورة^(٤). وهي من المدن التاريخية وقد دثرت^(٥).

ب. حلي:

تعرف بحلي بن يعقوب^(٦)، وهي مدينة على ساحل البحر الأحمر^(٧)، كانت من الموانئ الهامة في القرن الرابع الهجري/ العاشر الميلادي. وقد أشار المقدسي إلى أنها كانت من المدن الساحلية العامرة^(٨)، واستمرت حلي بالنمو والازدهار، وبلغت أوجها في القرن السادس الهجري/ الثاني عشر الميلادي، فوصفت بأنها، "فرضة من جاء من اليمن، وفرضة لمن صعد من القلزم، وبها جبايات على الداخل والخارج، وكل شيء إليها يجلب"^(٩). واعتبرت من ضمن المعاقل التي يسافر إليها ويتجهز منها^(١٠)، وهذا دليل على كثرة ما يرددها من السلع.

- (١) عثر: مخلاف عظيم وثغر جميل وساحل جليل، قديمة العمارة، وقد درست. عمارة، المفيد، ص ٦٥.
- (٢) المقدسي، أحسن التقاسيم، ص ٨٥؛ المنذعي، تاريخ اليمن الاقتصادي، ص ١٧٧؛ صعدة: مدينة عامرة أهلة يقصدها التجار من كل بلد، وتقع في اليمن. ياقوت، معجم البلدان، ج ٣/ ٤٠٦.
- (٣) المقدسي، أحسن التقاسيم، ص ٨٥.
- (٤) ابن سعيد، بسط الأرض، ص ٥١.
- (٥) العقيلي: محمد بن أحمد، تاريخ المخلاف السليماني، (٢ ج)، منشورات دار اليمامة، الرياض، ط ٢، ١٩٨٢، ص ٦٩.
- (٦) أبو الفداء، تقويم البلدان، ص ٩٣؛ ابن بطوطة، الرحلة، ص ٢٦٣؛ القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٣/ ٢٥١.
- (٧) ياقوت، معجم البلدان، ج ٢/ ٢٩٧.
- (٨) المقدسي، أحسن التقاسيم، ص ٨٥.
- (٩) الإدريسي، نزهة المشتاق، ج ١/ ١٣٨.
- (١٠) الإدريسي، نزهة المشتاق، ج ١/ ١٣٧.

ويعتقد أن حلي بدأت بالتراجع، بعد القرن السادس الهجري / الثاني عشر الميلادي، فقد أشار ابن سعيد إليها إشارة بسيطة، ذاكراً بأنها إحدى فرض اليمن^(١). ويشير إليها أبو الفداء بقوله: "حلي من أطراف اليمن من جهة الحجاز"^(٢)، وفي هذا إشارة واضحة على عدم أهميتها خلال هذه الفترة، ولكن ذلك لا يمنع من قيامها بدور ثانوي، في ركة النقل والتجارة، وربما أنها اقتصررت على علاقات داخلية مع الموانئ الأخرى، فقد سافر منها ابن بطوطة بمركب إلى ميناء الشرجة^(٣).

جـ. الأهواب (البقعة)^(٤):

بُني مرسى الأهواب سنة ٥٣٢هـ / ١١٣٧م^(٥)، ويعدُّ فرضة للمراكب الواصلة من ميناء عدن، وكان بعض من يقصدون مدينة زبيد، يستخدمون مرسى الأهواب. فابن بطوطة عندما قصدها، لم يجعل طريقه على ميناء غلافقة المشهور، بل توجه إلى مرسى الأهواب، ثم زبيد^(٦). وربما كان لقرب ميناء غلافقة من الأهواب أثر في بقاء الأخير في الظل وعدم الازدهار. يضاف إلى ذلك خراب هذا المرسى، وعدم صلاحيته للرسو والإقلاع، وعدم توفر الخلجان الطبيعية التي تحمي مثل هذه المراسي.

-
- (١) ابن سعيد، بسط الأرض، ص ٥١.
 - (٢) أبو الفداء، تقويم البلدان، ص ٩٣، ٩٤.
 - (٣) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٢٦٣، ٢٦٤.
 - (٤) الأهواب: اسم الأهواب مشتق من الأهوال لأنه على آخر بطن الصحاري، وهو موضع هول لكونه كشافاً، ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص ٢٤٧ وقد سمي البحر الأحمر بالقرب من ساحل مدينة زبيد باليمن، باسم بحر الأهواب. سحيول، تاريخ الدولة الرسولية، ص ١٩١، وبندر الأهواب يسمى بندر البقعة. ابن الذبيح، قرة العيون، ص ٢٣٦.
 - (٥) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص ٢٤٧.
 - (٦) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٢٦٤.

كما وصفها أبو الفداء إذ قال: "الشرجة ميناء على الساحل بيوتها أخصاص زهي صغيرة"^(١). ولعل الوصف السابق يعبر عن قلة شأنها، وعدم قيامها بدور رئيس في عمليات التبادل التجاري.

هـ. السرين:

ذكرت السرين على أنها مدينة على ساحل البحر الأحمر تبعد عن مكة إلى الجنوب مسيرة أربعة أيام، وهي من اليمن^(٢)، ولقربها من السروات^(٣)، معدن الحبوب والخيرات والتمور والعسل، زادت شهرتها^(٤)، فأصبحت محطة هامة للمراكب التجارية، ومركزاً لجمع الضرائب. وقد أشار الإدريسي لذلك بقوله: "ولواليه وجابيه شيء معلوم ورسم ملزوم على المراكب الصاعدة والنازلة من اليمن، بالتجارات والمناخ والرقيق وجباياته المحصلة يصل نصفها إلى صاحب تهامة، ونصفها الثاني يصل إلى الناشمي بمكة"^(٥). ويعتقد أن شأنها قل بعد القرن السادس الهجري / الثاني عشر الميلادي، حيث لم تشر المصادر إليها.

كما أشارت المصادر إلى العديد من الموانئ تحت مسمى البنادر، وقد خدمت هذه البنادر المراكب التجارية، وزودتها بما تحتاجه من الماء والمؤن، كما أنها كانت محطات، تلجأ إليها المراكب عندما تسوء أحوال البحر المناخية، وكان بعضها مركزاً لانطلاق الأسطول المملوكي الحربي، لمقاومة البرتغاليين، كبندر اللحية، وبندر كمران^(٦). وقد تم فتح بندر اللحية

(١) أبو الفداء، تقويم البلدان، ص ٩١. وانظر القلقشندي، صبح الأعشى، ج ١٣/٥.

(٢) القلقشندي، صبح الأعشى، ج ١٤/٥؛ أبو الفداء، تقويم البلدان، ص ٩٣-٩٤.

(٣) السروات: من مناطق تهامة، وفرضتها مصنعة، المقدسي، أحسن التقاسيم، ص ٨٥.

(٤) المقدسي، أحسن التقاسيم، ص ٨٥.

(٥) الإدريسي، نزهة المشتاق، ج ١/١٣٨.

(٦) النهروالي، البرق اليماني، ص ٢٠، ٢١؛ وانظر المقدسي، أحسن التقاسيم، ص ٩٧.

أمام الحملة المصرية، من قبل أبو بكر بن المقبول الزيلعي، الذي أقام الخطبة لسلطان مصر، وذلك سنة ٩٢١هـ/١٥١٥م^(١).

ويضاف إلى هذه البنادر، بندر البقعة^(٢)، وهو أحد البنادر التي هاجمها الفرنج^(٣). وجيزان، التي ذكرها فارتيما بقوله: "وصلنا إلى مدينة جيزان، وهي ميناء جميل جداً، وقد وجدنا فيها خمساً وأربعين سفينة لبلاد مختلفة"^(٤).

أما المِخَا^(٥)، فهي من الموانئ اليمنية القديمة، وكانت ميناء هاماً على ساحل البحر الأحمر، احتوت على خانات ومستودعات، وهي أقرب الموانئ إلى تعز^(٦)، ومنها تخرج صادرات اليمن^(٧)، وقد أطلق الفرنج على البن اليمني اسم (مُكا MOKA) نسبة إلى المِخَا^(٨)، الميناء الذي يصدر منه البن.

٤. جلة:

كانت الشعبية^(٩) مرفأ مكة قبل جدة^(١٠). وفي سنة ٢٦هـ/٦٤٦م اشتكى الناس إلى الخليفة عثمان بن عفان رضي الله عنه ما يلاقونه من تعب في هذا الميناء؛ لكثرة ما فيه من

(١) ابن الديبع، قرّة العيون، ص ٤٦٢-٤٦٤.

(٢) ابن الديبع: عبدالرحمن بن علي الربيع الشيباني الزبيدي (ت ٩٤٤هـ/١٥٣٧م)، بغية المستفيد في تاريخ مدينة زبيد، تحقيق عبدالله الحبشي، صنعاء، ١٩٧٩، ص ١٠٥؛ ابن الحسين: يحيى بن الحسين القاسم (ت ١١٠٠هـ/١٦٨٨م)، غاية الأمان في أخبار القطر اليمني، (ج ٢)، تحقيق سعيد عاشور، دار الكتاب العربي، القاهرة، ١٩٦٨م، ج ٢/٥٦٥.

(٣) ابن الديبع، قرّة العيون، ص ٤٥٨.

(٤) فارتيما، رحلات، ص ٦٥.

(٥) المخا: موضع باليمن بين زبيد وعدن بساحل البحر. ياقوت، معجم البلدان، ج ٥/٦٧.

(٦) تعز: قلعة عظيمة من قلاع اليمن المشهورة. ياقوت، معجم البلدان، ج ٢/٣٤، وكان بعض سلاطين اليمن يقيمون بها، وهي الآن مدينة يمنية معروفة.

(٧) ابن الديبع: عبدالرحمن بن علي (ت ٩٤٤هـ/١٥٣٧م)، الفضل المزيد على بغية المستفيد، تحقيق محمد صالحية، منشورات المجلس الوطني، الكويت، ١٩٨٢م، ص ١٨٦ هامش (٩)، ص ٢٠٧ هامش (٧).

(٨) العرشي: حسين بن أحمد، بلوغ المرام في شرح مسك الختام في من تولى ملك اليمن من ملك وإمام، عنى بنشره الأب أنستاس ماري الكرمل، من أعضاء مجمع فوك الأول للغة العربية، القاهرة، (د.ت)، ص ١٤٥.

(٩) الشعبية: قرية على شاطئ البحر على طريق اليمن، وهي مرفأ السفن على ساحل بحر الحجاز. ياقوت، معجم البلدان، ج ٣/٣٥١؛ وقال عنها ابن الجاور: الشعبية خور عظيم ومرسى قديم، ابن الجاور، تاريخ المستنصر، ص ٤٢.

(١٠) ياقوت، معجم البلدان، ج ٣/٣٥١؛ المقرئزي: أحمد بن علي (ت ٨٤٥هـ/١٤٤١م) السلوك لمعرفة دول الملوك، (ج ٧)، تحقيق محمد عبدالقادر عطا، دار الكتب العلمية، بيروت، ١٩٩٧م، ج ٢/١١٢؛ ابن فرج: عبدالقادر بن أحمد =

الشعاب التي تعيق سير السفن، وطلبوا منه أن يجعل جدة ثغراً لمكة، فأمر رضي الله عنه بجعل جدة ميناء^(١)، فأصبحت فرضة مكة^(٢).

أمّا سبب تسمية جدة بهذا الاسم، فقيل أنه بسبب كونها منزل أم البشر حواء^(٣)، وذكر أيضاً، أن الجد شاطئ البحر، والجدّة أيضاً، وبه سميت^(٤)، وقال المقدسي: "جدة: مدينة على البحر، منه اشتق اسمها"^(٥).

أخذت جدة بالنمو منذ أن اتخذت فرضة لمكة، معتمدة في ذلك على موسم الحج^(٦)، إذ تنشط الحركة التجارية خلال هذا الموسم. وكانت تستقبل مراكب الغلال القادمة من مصر إلى مكة^(٧).

وما أن جاء القرن الرابع الهجري / العاشر الميلادي، حتى أصبحت ميناء مزدهراً، فوصفت بأنها خزانة مكة ومطرح اليمن ومصر^(٨). ولكثرة ما يرد إليها وما يخرج عنها

= (ت ١٠١٠هـ / ١٦٠١م) كتاب السلاح والعدة في تاريخ بندر جدة، تحقيق أحمد الزيلعي، ريكس سميث، مركز دراسات الشرق الأوسط، لندن، ١٩٨٤م، ص ١٣.

(١) المقريزي، السلوك، ج ١١٢/٧؛ ابن فرج، السلاح والعدة، ص ١١٣؛ المكي: محمد طاهر الكردي، التاريخ القويم لمكة وبيت الله الكريم، دار خضر، بيروت، ٢٠٠٠م، ج ٣/٥؛ الأزرق: أبو الوليد محمد بن عبدالله بن أحمد، أخبار مكة شرفها الله تعالى وما جاء فيها من الآثار، (٤ ج)، الجزء الثاني، منتخبات من تاريخ مكة للفلكي، ومن شفاء الغرام، للفلسي، ومن الجامع اللطيف في فضائل مكة وبناء البيت الشريف، لابن ظهيرة، نشر وستفيلد، مكتبة خياط، بيروت، ١٩٦٤، ٧٥/٢؛ ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص ٤٤٢؛ فيب أن مار، جدة، دائرة المعارف الإسلامية، م ١٢٩/١١.

(٢) ياقوت، معجم البلدان، ج ١١٤/٢.

(٣) ابن فرج، السلاح والعدة، ص ٥-٦؛ ابن جبير، الرحلة، ص ٥٣.

(٤) المصدر السابق، ص ٥-٦؛ المكي، التاريخ القويم، ص ٣٠٧؛ الريحاني: البرت، وآخرون، الموسوعة العربية، دار الريحان، بيروت، ١٩٥٥، ص ٢٦٢-٢٦٣.

(٥) المقدسي، أحسن التقاسيم، ص ٨١.

(٦) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص ٥١؛ سعيد، البحرية في عصر سلاطين المماليك، ص ١٥٠؛ ربيع، البحر الأحمر، ص ١٢٠.

(٧) اليعقوبي، البلدان، ص ١٥٤؛ هارتمان، جدة، دائرة المعارف الإسلامية، م ١٢٦/١١.

(٨) المقدسي، أحسن التقاسيم، ص ٨١.

من سلع وتجارات، وصفها المقدسي هي والجار بأنهما "فرضتي الدنيا، وخزانتني مصر، ومركز قبض المكوس"^(١).

وأشار الاصطخري إلى أنها تأتي بعد مكة من حيث الأهمية التجارية، فقال: "وهي عامرة كثيرة التجارات والأموال ليس بالحجاز بعد مكة أكثر مالاً وتجارة منها"^(٢).

استمر ميناء جدة بالازدهار، فالسفن القادمة من عدن، كانت ترسو فيه لتفرغ حمولتها، كونها الميناء والسوق الرئيس. ومن ثم تنقل السلع بواسطة سفن البحر الأحمر إلى الموانئ الأخرى، كالطور وأيلة^(٣). لأن تلك السفن الكبيرة لا تستطيع الإبحار نحو الشمال بسبب الشعاب المرجانية وصعوبات الملاحة في البحر الأحمر. فكانت سفن البحر الأحمر تسير محاذية لبر الحجاز باتجاه أيلة والطور^(٤).

ولاستقطاب التجار إلى جدة، هيأت المنشآت التي تقدم الخدمات للتجار والحجاج، فكان فيها فنادق مبنية بالحجارة والطين وفي أعلاها بيوت من الأخصاص، كالغرف لراحة التجار والقادمين إلى جدة ومكة^(٥).

وأدى نشاط الحركة التجارية وازدهارها بميناء جدة إلى إسهاب الجغرافيين في وصفها، إذ يقول الإدريسي عنها: "مدينة عامرة تجاراتها كثيرة، وأهلها ميسير، ذوو أموال واسعة، وأحوال حسنة، ومرايح ظاهرة، ولها مواسم قبل وقت الحجيج، مشهود البركة، تتفق فيها البضائع المجلوبة، والأمتعة المنتخبة، والذخائر النفيسة، وليس بعد مكة مدينة من مدائن

(١) المقدسي، أحسن التقاسيم، ص ٩١، ٩٨؛ والنظر ابن حوقل، صورة الأرض، ص ٣٩؛ عن المكوس انظر الفصل الرابع.

(٢) الاصطخري، المسالك والممالك، ص ٢٣.

(٣) القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٣/٥٣٧. وانظر مينائي الطور وأيلة لاحقاً في هذا الفصل.

(٤) القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٣/٥٣٧؛ غوانمة، في التاريخ والحضارة، ص ٢١٧. وانظر طرق الملاحة الداخلية في البحر الأحمر ف٥.

(٥) ابن جبير، الرحلة، ص ٥٣.

الحجاز، أكثر من أهلها مالا، ولا أحسن منهم حالا، وبها وال من ناحية الهاشمي، صاحب مكة، يقبض صدقاتها ولوازمها ومكوسها، ويحرس عمالتها، ولها مراكب كثيرة تنصرف إلى جهات كثيرة، وبها مصائد للسماك كثير^(١). وقد تبع الحميري^(٢) بعد قرنين الإدريسي في نفس الوصف، ويدلل هذا على نموها وازدهارها.

وقد وصفها التجيبي خلال القرن الثامن الهجري / الرابع عشر الميلادي بقوله: "أكثر بيوتها الآن بالأخصاص.. وبها الآن إقلاع وحط ليسافر منها لليمن ولسواكن وعيذاب والقلم وغير ذلك.. ومنها يحمل إلى مكة وغيرها"^(٣).

وأصبحت جدة خلال القرن التاسع الهجري / الخامس عشر الميلادي، من أعظم مراسي الدنيا^(٤)، نتيجة لوصول السفن الهندية إليها، فكان يصلها أحيانا في مواسم قدوم المراكب التجارية، ثمانون ألف جمل، فتحمل هذه القوافل السلع الشرقية، بعد أن تكون قد أفرغت ما لديها من السلع^(٥). وكانت محطة هامة لتجار الكارم^(٦).

وكان من نتائج وصول المراكب الصينية والهندية إلى جدة، أن أصبحت ميناء عالميا، فزادت شهرتها، وارتفع دخلها، فقد وصفها ابن شاهين بقوله: "قهي من أعظم المين (الموانئ) وربما يرددها في كل سنة نيف عن مائة مركب من جملة ذلك مركب بسبعة قلع، وتؤخذ الموجبات، والرسوم تحمل إلى صاحب مكة... ويقال أن متحصل الجهة المذكورة (جدة) مائتا ألف دينار في كل سنة وربما يزيد أو ينقص"^(٧).

(١) الإدريسي، نزهة المشتاق، ج ١/١٣٩.

(٢) الحميري، الروض المعطار، ص ١٥٧.

(٣) التجيبي: القاسم بن يوسف السبتي، (ت ٧٣٠هـ / ١٣٢٩م) مستفاد الرحلة والاعترا، تحقيق عبدالحفيظ منصور، الدار العربية للكتاب، ليبيا - تونس، ١٩٧٥م، ص ٢١٨-٢١٩.

(٤) المقرئ، الخطط، ج ١/٥٦٧، سليمان، علي بن حسين، علاقة مصر بالحجاز زمن سلاطين المماليك، رسالة ماجستير، جامعة القاهرة، ١٩٧٠، ص ٢٥٦؛ ربيع، وثائق الجنيزا، ص ١٣٥.

(٥) المقرئ، السلوك، ج ١/١١١، ١٢٩؛ غوانمة، في التاريخ والحضارة، ص ٢٢٣؛ فيمي، طرق للتجارة الدولية، ص ١٣٩.

(٦) Carol, Meyer., Glass From quser Al-Qadem and the Indian Ocean Trade, The Oriental in Stitude of the University of Chicago, 1992, p.120.

(٧) ابن شاهين: غرس الدين خليل بن شاهين الظاهري (ت ٨٩٣هـ / ١٤٨٧م) زينة كشف المسالك وبيان الطرق والمسالك، دار الكتب العلمية، بيروت، لبنان، ١٩٩٧م، ص ١٢.

بقيت جدة ميناءً مزدهراً، ترد إليها مراكب الهند والصين، ومنها تخرج سفن البحر الأحمر إلى موانئه الشمالية. وحركة نقل السلع مستمرة بالبئر والبحر إلى مصر وبلاد الشام، إلى أن بدأت بالتراجع مع بداية القرن العاشر الهجري / السادس عشر الميلادي، نتيجة لظهور البرتغاليين في المحيط الهندي، وإلى ذلك يشير ابن إياس بقوله: "وبندر جدة خراب بسبب تعبث الفرنج على التجار في بحر الهند، فلم تدخل المراكب بالبضائع، إلى بندر جدة، نحواً من ست سنين"^(١).

كما أن الضرائب الباهظة، التي فرضها سلاطين المماليك، نتيجة لحاجتهم للأموال، كان لها دور في تدهور الموانئ وخرابها، إذ كان النواب في الموانئ، يأخذون من التجار العُشر عشرة أمثال، فأدى ذلك إلى امتناع التجار عن دخول هذه الموانئ والمتاجرة فيها^(٢).

٥. الجار:

الجار فرضة المدينة^(٣) المنورة، وصفها العباسي بأنها قرية على البحر بساحل المدينة^(٤). وبلغ ميناء الجار من شهرته أن اعتبر إحدى خزائن مصر^(٥)، وكان يستقبل السفن القادمة من الحبشة والبحرين ومصر وعدن والصين والهند^(٦).

(١) ابن إياس: محمد بن أحمد الحنفي (ت ٩٠٨هـ / ١٥٠٢م) بدائع الزهور في وقائع الدهور، (ج٥)، دار إحياء الكتب العربية، القاهرة، ١٩٦٣، ١٩٧٥، ١٩٨٣، ١٩٨٤، ج ٤/٣٥٩.

(٢) ابن إياس: بدائع الزهور، ج ٤/٤٢٤، وللمزيد حول ذلك انظر: عاشور: سعيد عبدالفتاح، بحوث ودراسات في تاريخ العصور الوسطى، دار الأحد، بيروت، ١٩٧٧، ص ٣٥١-٣٧٢.

(٣) الاصطخري، المسالك والممالك، ص ٢٣؛ ابن حوقل، صورة الأرض، ص ٣٩؛ البكري، المسالك والممالك، ج ١/١٤٥؛ شيخ الربوة، نخبة الدهر، ص ٢١٦؛ السيوطي، عبدالرحمن بن محمد بن عثمان (ت ٩١١هـ / ١٥٠٥م) حسن المحاضرة في أخبار مصر والقاهرة، (ج ٢)، دار الكتب العلمية، بيروت، لبنان، ١٩٩٧م، ج ٢/٢٦٧.

(٤) العباسي: أحمد عبدالحميد، عمدة الأخبار في مدينة المختار، الناشر أسعد درابزونى الحسيني، ط ٢، (د.م.)، (د.ت.)، ص ٢٤١.

(٥) المقدسي، أحسن التقاسيم، ص ٩١.

(٦) الحازمي، ما اتفق لفظه، و ٨٦؛ ياقوت، معجم البلدان، ج ٢/٩٢-٩٣؛ ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص ٥٠.

كانت مدينة الجار^(١)، مقسومة إلى قسمين، قسم على الساحل، والقسم الآخر عبارة عن جزيرة يقال لها جزيرة قراف، سكانها تجار مثل أهل الجار، وفيها مرسى خاص للسفن الحبشية^(٢).

استمرت الجار في نشاطها التجاري المزدهر، حتى أواخر القرن السادس الهجري / الثاني عشر الميلادي، إذ حلت محلها ميناء ينبع، وقد وصفها الحميري بعد ضعفها بقوله: "وليس بها كبير تجارة"^(٣)، حيث قل شأنها بسبب تسلط الأعراب عليها بالسلب والنهب، فتحول طريق الحجاج عنها إلى جدة، وبدأ ميناء ينبع بالازدهار^(٤).

٦. ينبع^(٥):

تعدّ ينبع من الموانئ الحجازية التي ازدهرت منذ بداية القرن السابع الهجري / الثالث عشر الميلادي، إذ حلت محل ميناء الجار، واعتبرت ينبع الميناء الثانية من حيث الأهمية في الحجاز^(٦) بعد جدة، إذ كانت السفن التجارية ترسو فيها عندما يستاء التجار من سوء معاملة أشراف مكة في ميناء جدة، وعندما يتعرضون للنهب والسلب من قبل بعض الأمراء والعربان^(٧).

(١) ياقوت، معجم البلدان، ج ٢/ ٩٢.

(٢) الحازمي، ما اتفق لفظه، و ٨٦.

(٣) الحميري، الروض المعطار، ص ١٥٣.

(٤) السليمان، النشاط التجاري، ص ١٠٧؛ سالم، البحر الأحمر، ص ١٤٢.

(٥) ينبع: قرية بين مكة والمدينة، وهي قريبة من طريق الحاج الشامي. ياقوت، معجم البلدان، ج ٥/ ٤٥٠.

(٦) المقرئزي، السلوك، ج ١١١/ ٧؛ سالم، البحر الأحمر، ص ١٤٣.

(٧) المقرئزي، السلوك، ج ٥٢٦/ ٢، ج ١١٩٨/ ٥؛ عطية: سليمان، سياسة المماليك في البحر الأحمر حتى نهاية عصر السلطان برسمباي، ١٢٥٠-١٤٣٨م، رسالة دكتوراة، جامعة القاهرة، ١٩٥٩م، ص ٢٨٥.

ومدينة ينبع تنقسم إلى قسمين، ينبع النخل، وينبع البحر، التي أصبحت ميناء للمدينة على ساحل البحر الأحمر^(١)، وقد وصف ابن سعيد ينبع البحر فقال: "ينبع فرضة على بحر الحجاز"^(٢)، أما ينبع النخل، فقد وصفها العبدري في رحلته بقوله: "بلدة في أصل جبل ضعيفة البناء، قليلة الساكن، يقام فيها سوق كبير للركب"^(٣).

وقد بلغت ينبع أوج ازدهارها، في عصر سلاطين المماليك الجراكسة، بسبب الإصلاحات التي أدخلت على طريق الحج والتي أدت إلى ازدياد عدد الحجاج الذين يقصدون زيارة قبر الرسول صلى الله عليه وسلم^(٤).

وكانت ينبع المحطة البرية والبحرية للحجاج، فأصبحت سوقاً هامة للبيع والشراء^(٥)، فقصدها التجار. ولعبت دوراً هاماً في تجارة البحر الأحمر في عصر دولة المماليك، حتى بلغ من ازدهارها أن قدرت عائداتها السنوية من التجارة بثلاثين ألف دينار^(٦).

استمر ميناء ينبع ينهض بدوره الهام في تجارة البحر الأحمر، حتى بداية القرن العاشر الهجري / السادس عشر الميلادي، حيث تأثر كغيره من الموانئ، نتيجة لظهور خطر البرتغالي، فآل أمره إلى الضعف بسقوط دولة المماليك سنة ٩٢٣هـ / ١٥١٧م.

(١) ياقوت، معجم البلدان، ج ٥/ ٤٤٩-٤٥٠؛ السليمان، النشاط التجاري، ص ١٠٤.

(٢) ابن سعيد، بسط الأرض، ص ٦٤.

(٣) العبدري: أبو عبدالله محمد بن محمد (ت بعد ٦٨٨هـ / ١٢٨٩م) رحلة العبدري، المسماة الرحلة المغربية، تحقيق محمد القارسي، وزارة الثقافة، الرباط، المغرب، ١٩٦٨م، ص ١٦٣. وقال عنها ابن حوقل: تحصن به نخيل وماء وزرع. ابن حوقل، صورة الأرض، ص ٤٠.

(٤) ابن سعيد، بسط الأرض، ص ٦٤؛ السليمان، علاقة مصر بالحجاز، ص ٢٥٠.

(٥) ابن سعيد، بسط الأرض، ص ٦٤؛ العبدري، رحلة العبدري، ص ١٦٣.

(٦) ابن شاهين، زبدة كشف الممالك، ص ١٤؛ السليمان، علاقة مصر بالحجاز، ص ٢٥٠؛ فهمي، طرق التجارة الدولية، ص ١٤٠؛ اليوزبكي: توفيق، تاريخ تجارة مصر البحرية في العصر المملوكي، دار الكتب للنشر، جامعة الموصل، ١٩٧٥، ص ٨٢.

٧. أيلة (العقبة):

تقع أيلة على طرف اللسان الشرقي لبحر القلزم^(١)، وهذا اللسان هو خليج العقبة^(٢)، وهي آخر الحجاز وأول الشام^(٣). وقد نهضت أيلة بدور متميز في تجارة البحر الأحمر والشرق، منذ العصور القديمة، وذلك بحكم موقعها الجغرافي على رأس خليج العقبة، المرتبط بطرق التجارة البحرية المتصلة مع الموانئ الأخرى، والبرية المؤدية إلى بلاد الشام ومصر، فإليها كانت تصل القوافل البرية لتفرغ حمولتها من البضائع، ومنها تخرج محملة بسلع الشرق^(٤).

استمر نشاط أيلة التجاري خلال العصر الإسلامي، نتيجة لإدراك الولاة وأولي الأمر أهميتها، كأحد الموانئ الهامة، ومحطة هامة على طريق قوافل الحج المصري والشامي^(٥). وقد زخرت كتب الجغرافية والرحلات في وصفها، ومن ذلك قول المقدسي عنها: "عامرة جليلة... فرضة فلسطين، وخزانة الحجاز"^(٦)، وكان المقدسي قد ذكرها باسم ويلة. وأشار الحميري إلى أهلها وعلمها وتجارها، فقال: "وأهلها أخلاط من الناس... وبها علم كثير وآداب ومتاجر وأسواق عامرة..."^(٧)، مما يدل على أنها كانت مقصداً لطلاب العلم والتجارة^(٨).

(١) أبو الغداء، تقويم البلدان، ص ٢٥.

(٢) غوانمة: يوسف، أيلة (العقبة) والبحر الأحمر وأهميتها التاريخية والاستراتيجية، دار هشام، اربد، ١٩٨٤، ص ١٣.

(٣) ياقوت، معجم البلدان، ج ٢٩٢/١.

(٤) الحازمي، ما اتفق لفظه، و ٢٢ ياقوت، معجم البلدان، ج ٢٩٢/١ وانظر: الحميري الروض المعطار، ص ٧٠؛ المقرئ، الخطوط، ج ٥١٨/١؛ للمزيد عن دور أيلة التجاري خلال العصور القديمة، انظر: غوانمة، أيلة، ص ١٨-٢٨، ص ٥٩-٦٩؛ أيضاً غوانمة، في التاريخ والحضارة، ص ٢٠٣، ٢١٣.

(٥) ياقوت، معجم البلدان، ج ٢٩٢/١.

(٦) المقدسي، أحسن التقاسيم، ص ١٥٢.

(٧) الحميري، الروض المعطار، ص ٧٠ وانظر المقرئ، الخطوط، ج ٥١٨/١.

(٨) عن الحركة العلمية في أيلة، انظر: غوانمة، أيلة (العقبة) والبحر الأحمر، ص ١٠٩-١٢٢؛ غوانمة، يوسف، الحياة العلمية والثقافية في الأردن في العصر الإسلامي، دار هشام، اربد، ١٩٨٤، ص ٤١-٥٢.

ومما ساهم في ازدهار أيلة التجاري، مرور ركب الحاج الشامي والمصري والمغربي عليها في طريق ذهابهم وإيابهم، وإلى ذلك أشار اليعقوبي فقال: "وبها يجتمع حاج الشام وحاج مصر والمغرب"^(١). وكانت تعقد فيها الأسواق الموسمية في موسم الحج، فتتشط حركة البيع والشراء، وقد وصف ذلك الرحالة العبدري بقوله: "وأيلة من أسواق الركب الكبار، وربما أقام بها يومين أو ثلاثة، لأنها مجمع المصريين والشاميين، يتحिनونها في طلوع الركب ورجوعه، بأنواع المبيعات"^(٢).

وقد نال ميناء أيلة (العقبة)^(٣)، في عصر دولة المماليك (٦٤٨-٩٢٣هـ/١٢٥٠-١٥١٧م) الكثير من الاهتمام والرعاية، فبنيت فيه الأرصفة والمنشآت على يد عدد من المهندسين والبنائين وعلى رأسهم المهندس خاير بك المعمار^(٤). كما أصلحت طريق عقبة أيلة^(٥). لتسهيل مرور قوافل التجار والحجاج من أيلة إلى القاهرة بالطريق البري. وهكذا فإن ميناء أيلة (العقبة) وخلال العصور المختلفة أسهم ولا يزال يسهم بدور فاعل في الحركة التجارية، سواء البرية أم البحرية.

(١) اليعقوبي، البلدان، ص ١٧٨-١٧٩؛ ابن حوقل، صورة الأرض، ص ٤٦.

(٢) العبدري، رحلة العبدري، ص ١٥٩.

(٣) غوانمة، أيلة، ص ١٦.

(٤) ابن إياس، بدائع الزهور، ج ١٤٤/٤؛ غوانمة، أيلة، ص ٧٤.

(٥) الحميري، الروض المعطار، ص ٧١؛ ابن إياس، بدائع الزهور، ج ١٤٤/٤؛ غوانمة، أيلة، ص ٧٥، ٧٦. وعقبة أيلة: اسم أطلق على الطريق المؤدي إلى أيلة من جهة سيناء، وهو بين جبال ضيقة، ثم أصبح هذا الاسم يطلق على المدينة فيما بعد (عقبة). غوانمة، أيلة، ص ١٥، ١٦.

المجموعة الثانية: موانئ الساحل الغربي للبحر الأحمر:

١. الطور^(١):

يقع ميناء الطور على الساحل الجنوبي الغربي لشبه جزيرة سيناء، على خليج السويس^(٢)، وقد حدد لنا أبو الفداء الموقع الجغرافي لميناء الطور من خلال وصفه لحدود بحر القلزم، بقوله: "لسانين من البحر قد طعنا في البر الشمالي، وصار بين اللسانين المذكورين للبر دخلة إلى الجنوب في البحر، وفي تلك الدخلة الطور"^(٣)، والطور على يوم وليلة من أيلة^(٤)، وهو مكان حط وإقلاع^(٥).

وقد اكتسب ميناء الطور أهميته من موقعه الجغرافي، الذي يشرف على الطريق البري للحجاج المسلمين، وعلى الطريق البحري الهام الذي يربطه مع جدة والموانئ الأخرى^(٦). وبقي ميناء الطور حتى اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح ميناءً صالحاً لاستعمال السفن، ويظهر أن المماليك قد بنوا بها قلعة للحراسة وديواناً (جمرك) لتحصيل الضرائب من القوافل البحرية التجارية^(٧).

وكان ميناء الطور مفضلاً بالنسبة للكثير من التجار، "لرغبة بعض رؤساء المراكب في السير إليه، لقرب المراكب من بر الحجاز، أثناء مسيرها إليه، حتى لا يغيب البر عن

(١) الطور: جبل عند كورة تشتمل على عدة قرى تعرف بهذا الاسم، بأرض مصر القبلية، ويالتقرب منه جبل فاران، وهو قريب من أيلة. ياقوت، معجم البلدان، ج٤/٤٧، ٤٨؛ وانظر: ياقوت: أبو عبد الله ياقوت بن عبد الله الحموي (ت٦٢٦هـ/١٢٢٨م) المشترك وضعا والمفترق صقعا، عالم الكتب، بيروت، ض٢، ١٩٨٦م، ص٢٩٧. ويقال له طور سيناء، انظر: الحزمي، ما اتفق لفظه، و٢٦٢: البيروني: أبو الحسن علي بن أبي بكر البيروني (ت٦١١هـ/١٢١٤م) كتاب الإشارات إلى معرفة الزيارات، تحقيق جليلين سورنديل - طومين، المطبعة الكاثوليكية، بيروت، ١٩٥٣، ص١٧؛ البغدادي: عبد المؤمن بن عبدالحق (ت٧٣٩هـ/١٣٣٨م) مرصد الإطلاع على أسماء الأمكنة والبقاع، تحقيق محمد البجاوي، دار الجليل، بيروت، (ج٣)، ١٩٩٢، ج٢/٨٩٦.

(٢) انظر الملحق رقم (١).

(٣) أبو الفداء، تقويم البلدان، ص٢٥.

(٤) الحميري، الروض المعطار، ص٣٩٨.

(٥) أبو الفداء، تقويم البلدان، ص٢٥.

(٦) القلقشندي، صبح الأعشى، ج٣/٥٣٧؛ فهمي، طرق التجارة الدولية، ص١٣٥.

(٧) E. Honigmann., Art, Al-Tur., Enc. Vol. IV., p.868-870.

المسافر، ولكثرة المراسي في بره، متى تغير البحر على صاحب المركب وجد مرساة يدخل فيها^(١).

بلغ ميناء الطور، أوج ازدهاره بعد سنة ٧٨٠هـ/١٣٧٨م، وهي السنة التي يؤرخ فيها القلقشندي لدثور ميناء عيذاب^(٢)، حيث انتقل النشاط التجاري إلى ميناء الطور، فأصبحت الميناء الثاني من حيث الأهمية بعد ميناء جدة، لوقوعها على الطريق البري إلى القاهرة^(٣). ويذكر القلقشندي، أن الأمير صلاح الدين بن عزام نائب السلطنة^(٤) بمصر، عمّر مركباً وسفراً، ثم اتبعه بمركب آخر، فجسر الناس على السفر فيه (الطور)، وعمّروا المراكب، وأخذت تفلح منه، كما وصلت إليه مراكب اليمن بالبضائع، ورفضت ميناء عيذاب والقصير^(٥). وهكذا أصبح ميناء الطور محطة تجارية هامة من محطات نقل السلع بين الشرق والغرب، فقد كانت السفن القادمة من الشرق تفرغ حمولتها في عدن، وفيما بعد في جدة (منذ سنة ٨٢٩هـ/١٤٢٥م)^(٦)، ثم تنقل السلع بسفن البحر الأحمر إلى الطور، ومنها بالقوافل البرية إلى القاهرة.

(١) القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٣/٥٣٧.

(٢) المصدر السابق، ج ٣/٥٣٧ وعن نشأة ميناء عيذاب وازدهاره ودثوره، ينظر: ميناء عيذاب من هذا الفصل.

(٣) Carol, Op. Cit. P120.

(٤) ابن عزام: هو الأمير صلاح الدين خليل بن عزام، أميراً جليلاً تنقل في الولايات والوظائف وله مؤلفات في التاريخ والأدب، تولى نيابة السلطنة في الاسكندرية، ثم صودر وسمر وقتل سنة ٧٧٩هـ/١٣٧٧م. أبو المحاسن: يوسف بن تغري بردي الأتابكي (ت ٨٧٤هـ/١٤٧٠م)، النجوم الزاهرة في ملوك مصر والقاهرة، المؤسسة المصرية العامة للطباعة والنشر، القاهرة، (دت)، ج ١١/١٨٣-١٨٧. نائب السلطنة: من الوظائف الجليّة، وصاحبها من أرباب السيوف والمقدمين، ونائب السلطنة يحكم في كل ما يحكم فيه السلطان، ويدعى في مصر بالنائب الكافل لأنه بحضرة السلطان. القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٤/١٧: ابن كنان: محمد بن عيسى (ت ١١٥٣هـ/١٧٤٠م) حقائق الياسمين في ذكر قوانين الخلفاء والسلاطين، تحقيق عباس صباغ، دار النفائس، بيروت، ١٩٩١م، ص ١١٢. ثم أصبحت ثلاث نيابات بمصر هي، نيابة الاسكندرية، نيابة الوجه القبلي، نيابة الوجه البحري. القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٤/٢٤-٢٥.

(٥) القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٣/٥٣٧. وانظر المقرئزي، الخطط، ج ١/٥٦٧.

(٦) المقرئزي، السلوك، ج ١١١/٧، ١٢٩: المقرئزي، الخطط، ج ١/٥٦٧.

وكانت سفن التجارة الهندية تصل بكثافة إلى جدة، فقد بلغت سنة ٨٢٩هـ/١٤٢٥م، أكثر من أربعين مركباً، باستثناء السفن القادمة من مناطق أخرى، مما كان يؤدي إلى زيادة النشاط التجاري، وحركة النقل في ميناء الطور^(١).

كما زادت أهمية ميناء الطور خلال القرن التاسع الهجري/الخامس عشر الميلادي، فكان محطة للحجاج المسلمين القادمين من مصر والمغرب، فقد أشار القلصادي في رحلته، أنه عندما أراد الحج سنة ٨٥١هـ/١٤٤٧م، ركب من ميناء الطور إلى ينبع^(٢)، وبلغ من ازدهار الطور خلال هذا القرن، أن وصفه ابن إياس بأنه يعدل بندر جدة^(٣).

بقي ميناء الطور ذا أهمية حتى نهاية دولة المماليك، وإلى جانب دوره التجاري، قام بدور عسكري، إذ خرجت منه بعض الحملات البحرية لمواجهة الخطر البرتغالي^(٤)، ثم تراجع هذا الميناء فيما بعد كغيره من موانئ البحر الأحمر، نتيجة لظهور الخطر البرتغالي.

٢. القلزم، والسويس:

يقع ميناء القلزم على الساحل الغربي للبحر الأحمر، بالقرب من رأس خليج السويس^(٥)، وهو على آخر هذا البحر من جهة الشمال^(٦)، ويبعد عن السويس إلى الشمال مسافة ميل واحد^(٧).

(١) المقرئزي، السلوك، ج٧/١٢٨؛ فهمي، طرق التجارة الدولية، ص١٣٥؛ الأشقر، تجارة التوابل، ص٣٢٥؛ عطية، سياسة المماليك، ص٢٠٥، ٢٠٦.

(٢) القلصادي: أبو الحسن علي القلصادي الأندلسي (ت٨٩١هـ/١٤٨٦م)، رحلة القلصادي، تحقيق محمد أبو الإحسان، الشركة التونسية للتوزيع، تونس، ١٩٧٨م، ص١٢٩-١٣٠؛ وانظر: ابن سعيد، بسط الأرض، ص٦٤.

(٣) ابن إياس، نشق الأزهار، و٢٤١.

(٤) ابن إياس، بدائع الزهور، ج٤/١٠٣.

(٥) أبو الفداء، تقويم البلدان، ص١١٧.

(٦) البغدادي، مرصد الإطلاع، ج٣/١١١٦-١١١٧؛ ابن حوقل، صورة الأرض، ص٥٣.

(٧) عبدالمعطي، الملاحة وعلوم البحار، ص٧٩.

الهجري/ الثالث عشر الميلادي، حيث قال: "أما اليوم فهي خراب يباب"^(١). وأطلق عليها بعد خرابها كوم القلزم^(٢).

وبعد تلاشي القلزم وانخفاض شأنها، أنشأ التجار محطة جديدة لهم بجوارها وهي السويس، وبذلك حلت السويس محل القلزم، وأصبحت الميناء^(٣)، وتقع السويس إلى الجنوب من القلزم بمسافة ميل واحد^(٤).

بدأت السويس بالازدهار في جانب النقل من مصر إلى الحجاز، فكانت تصلها السلع والغلال بالبر من مصر، لتنتقل إلى جدة وغيرها^(٥)، كما أن بعض سفن البحر الأحمر، أخذت بالوصول إليها من عدن، إلا أن العمدة على ميناء الطور كما يقول القلقشندي^(٦)، وتحول ميناء السويس إلى ميناء حربي، فبنيت فيه السفن الحربية، التي وجهت لمحاربة البرتغال^(٧).

(١) ياقوت، معجم البلدان، ج ٤/٣٨٨.

(٢) Honigmann., Al-Kulzum, Enc, Vol.II, p.1115.

(٣) ياقوت، معجم البلدان، ج ٤/٣٨٨؛ المقرئزي، الخطط، ج ١/٥٩٥؛ العبادي، تاريخ البحرية الإسلامية، ص ٢٦٣، هامش

(١) الأشقر، تجارة التوابل، ص ٣٢٦؛ سعيد، البحرية الإسلامية، ص ٥٨؛ سالم، البحر الأحمر، ص ٢٣؛

Honigmann., Al-Kulzum, Enc., Vol.II,p.1115.

(٤) عبدالمعطي، الملاحة وعلوم البحار عند العرب، ص ٧٩.

(٥) ياقوت، معجم البلدان، ج ٣/٢٨٦.

(٦) القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٣/٥٣٧؛ فهمي، طرق التجارة الدولية، ص ١٣٤؛ السليمان، النشاط التجاري، ص ٢١١؛

سعيد، البحرية، ص ٥٨.

(٧) ابن فرج، السلاح والعدة، ص ٢٨؛ فهمي، طرق التجارة الدولية، ص ١٣٤؛ الأشقر، تجارة التوابل، ص ٣٢٦-٣٢٧؛

سعيد، البحرية، ص ٥٨.

٢. القصير^(١):

يقع ميناء القصير إلى الشمال من عيذاب^(٢)، حيث يعتبر أقرب موانئ البحر الأحمر إلى مدينة قوص^(٣)، التي تعد من أهم المدن التجارية الواقعة على نهر النيل^(٤)، وتُقطع المسافة بينهما في ثلاثة أيام، وقيل في خمسة^(٥)، فاعتبرت القصير فرضة قوص على بحر القلزم^(٦).

نهضت القصير بدور تجاري فاعل في القرون الميلادية الأولى، ثم هجرت إلى أن استخدمت كمركز تجاري مع اليمن وشرق أفريقيا والهند، خلال العصر الأيوبي^(٧). وتعود أول الإشارات إلى استخدام ميناء القصير بعد تركيها، إلى القرن السابع الهجري / الثالث عشر الميلادي^(٨)، وبدأت أهميتها تظهر في بدايات القرن الثامن الهجري / الرابع عشر الميلادي، حتى سنة ٧٨٠هـ/١٣٧٨م، حيث قلّ الاعتماد عليها مثل عيذاب، بعد هذا التاريخ^(٩).

- (١) القصير: موضع قرب عيذاب، بينه وبين قوص قصبة الصعيد خمسة أيام، وبينه وبين عيذاب ثمانية أيام، وفيه مرفأ من اليمن. ياقوت، معجم البلدان، ج ٤/٣٦٧؛ البغداد، مرصد الإطلاع، ج ٣/١١٠٣، قال عنه أبو الفداء، ميناء على بحر القلزم وهي على ثلاثة أيام من قوص. أبو الفداء، تقويم البلدان، ص ١١١.
- (٢) القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٣/٥٣٦. ونظر الملحق رقم (١).
- (٣) قوص: وهي مدينة كبيرة عظيمة واسعة، قصبة صعيد مصر. ياقوت، معجم البلدان، ج ٤/٤١٣؛ أبو الفداء، تقويم البلدان، ص ١١١. وتقع على الشاطئ الشرقي لنهر النيل، ابن فضل الله، مسالك الألبار، تحقيق أمين السيد، ص ٨٦؛ وهي أول محطة لتجارة الهند والحبشة واليمن والحجاز، القادمون من عيذاب والقصير عبر الصحراء، ياقوت، معجم البلدان، ج ٤/٤١٣؛ أبو الفداء، تقويم البلدان، ص ١١١؛ ابن فضل الله، مسالك الألبار، ص ٨٦؛ ابن شاهين، زبدة كشف الممالك، ص ٣٠. قال عنها الحميري: كبيرة بها أسواق جامعة وتجار وتدخل وخرج، المسافر إليها كثيراً، والبضائع نافقة، والمكاسب راجحة. الحميري، الروض المعطار، ص ٤٨٤-٤٨٥. وكانت قوص نقطة انطلاق الطرق عبر الصحراء إلى عيذاب والقصير، تمت خلال القرن الخامس الهجري / الحادي عشر الميلادي، وبدأت بالانحياز في السنوات الأخيرة من القرن الثامن الهجري / الرابع عشر الميلادي، وكانت أفضل محطة للتجارة للكارمية. Carol, Op. Cit., p.105, 108.
- (٤) ياقوت، معجم البلدان، ج ٤/٤١٣؛ الحميري، الروض المعطار، ص ٤٨٤-٤٨٥؛ عبد الفلاح، الموانئ والشعور المصرية، ص ٣٧.
- (٥) ياقوت، معجم البلدان، ج ٤/٣٦٧؛ البغداد، مرصد الإطلاع، ج ٣/١١٠٣.
- (٦) ابن سعيد، بسط الأرض، ص ١٦٣؛ أبو الفداء، تقويم البلدان، ص ٢٣، ص ١١١.
- (٧) انظر: سالم، البحر الأحمر، ص ٦٣-٦٦.
- (٨) Carol, Op. Cit., p.109.
- (٩) القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٣/٥٣٧؛ Carol, Ibid, p.110.

واعتبرت القصير الميناء الثانية لمصر على البحر الأحمر بعد عيذاب، وذلك لقربها من قوص وبُعد عيذاب عنها، وتكمن أهميتها باعتبارها محطة لقوافل الكارم، فكانت الاضائع تحمل منها براً إلى قوص ثم بواسطة المراكب النيلية إلى فندق الكارم بالفسطاط^(١). إلا أنها لم تبلغ في ذلك، الحد الذي وصلت إليه عيذاب، وذلك لقرب عيذاب من جدة، بالإضافة إلى أن الرياح الموسمية لا تدفع السفن كثيراً إلى الشمال أبعد من عيذاب، ولرغبة رؤساء المراكب في التعدية من جدة إلى عيذاب^(٢).

استمرت القصير ميناء هاماً في عصر دولة المماليك، والسفن التجارية تتردد عليها، إضافة إلى استمرارها فرضة قوص الأولى^(٣)، إلى جانب اعتبارها محطة لبعض الحجاج^(٤)، وكان مينائي القصير وعيذاب يستخدمان معاً خلال هذا العصر إلى أن رفضتا^(٥).

٤. عيذاب:

تقع عيذاب على الساحل الغربي للبحر الأحمر^(٦)، في أعلى الصحراء المنسوبة إليها (صحراء عيذاب)^(٧)، وتقابل من الصعيد الأعلى مدينة قوص، وقفت^(٨)، وهي إلى الجنوب من ميناء القصير^(٩).

- (١) القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٣/٥٣٦-٥٣٧. وانظر، سالم، البحر الأحمر، ص ٦٦-٦٧.
- (٢) القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٣/٥٣٦؛ الأشقر، تجارة التوابل، ص ٣٢٣؛ سالم، البحر الأحمر، ص ٦٧.
- (٣) Carol, Op. Cit., p. 110
- (٤) سالم، البحر الأحمر، ص ٦٧؛ دراج: أحمد، عيذاب من الثغور العربية المندثرة، المؤرخ العربي، ع ٧، ١٩٧٨، ص ٦٤.
- (٥) القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٣/٥٣٧؛ المقرئ، الخطط، ج ١/٥٦٧.
- (٦) البكري، المسالك والممالك، ج ٢/٦١٩؛ مجهول، عاش في القرن السادس الهجري/الثاني عشر الميلادي، كتاب الاستبصار في عجائب الأمصار، وصف مكة والمدينة ومصر وبلاد المغرب، دار النشر المغربية، الدار البيضاء، ١٩٨٥، ص ٨٧؛ ياقوت، معجم البلدان، ج ٤/١٧١.
- (٧) الحميري، الروض المعطار، ص ٤٢٣؛ ابن جبير، الرحلة، ص ٤٠، ٤١.
- (٨) قفط: مدينة في وسط الصعيد، تبعد عن نهر النيل نحو ميل، ومعيشة أهلها من التجارة والسفر إلى الهند. ياقوت، معجم البلدان، ج ٤/٣٨٣.
- (٩) انظر الملحق رقم (١). وقد كشفت آثار عيذاب وخراباتها سنة ١٨٩٦م من قبل تيودر بنت، وهي على مسافة اثني عشر ميلاً، شمال قرية حلايب. انظر: سالم، البحر الأحمر، ص ٤١.

وعذاب فرضة مشهورة^(١)، ومجمع التجار براً وبحراً^(٢)، وكانت من أعظم مراسي الدنيا^(٣)؛ لأنها مرفأً مراكب التجار إلى الحجاز واليمن والهند والصين، ومنها يركب الحاج إلى جدة^(٤). وهي عن جدة مجرى يوم وليلة بالريح الطيبة^(٥)، يحمل التجار منها التبر والعاج^(٦)، وإليها ترد سلع الهند والصين عن طريق عدن^(٧).

وكان ميناء عذاب من أكثر الموانئ المرغوبة لدى رؤساء المراكب، للرسو فيه. وذلك لقلة الشعاب المرجانية في مياه عذاب والتي تشكل خطراً يهدد الملاحة، وتتسبب في تحطم السفن. وقد عبّر عن ذلك القلقشندي بقوله: "وكان أكثر السواحل واصلًا لرغبة رؤساء المراكب في التعدية من جدة إليه، وإن كانت باحته متسعة لغزارة الماء وأمن اللحاق بالشعب الذي ينبت في قعر البحر"^(٨).

أما أهمية عذاب، فقد بدأت بالظهور خلال القرن الخامس الهجري / الحادي عشر الميلادي، وخلال هذه الفترة يمدنا الرحالة الفارسي ناصر خسرو بمعلومات عن بدايات نشاطها التجاري، فيذكر أن المكوس كانت تحصل على ما في السفن الوافدة من الحبشة

(١) ابن سعيد، بسط الأرض، ص ٥٠؛ أبو الفداء، تقويم البلدان، ص ١٢٠-١٢١.

(٢) ابن ياسين نشق الأزهار، و ٢٢٠.

(٣) ابن إياس، نزهة الأمم، ص ١٩٦؛ المقرئ، الخطط، ج ١/٥٦٧.

(٤) اليعقوبي، البلدان، ص ١٧٣؛ البكري، المسالك والممالك، ج ٢/٦٢٠؛ مجهول، الاستبصار في عجائب الأمصار، ص ٨٣؛ السبغادي، مراصد الإطلاع، ج ٢/٩٧٤؛ أبو الفداء، تقويم البلدان، ص ١٢١؛ ابن دقماق: إبراهيم بن محمد بن أيمن (ت ٨٠٩هـ/١٤٠٦م) الانتصار بواسطة عقد الأمصار في تاريخ مصر وجغرافيتها (٢) تحقيق لجنة إحياء التراث العربي، دار الأفاق الجديدة، بيروت، (د.ت)، ق ٣/٣٥.

(٥) الإدريسي، أنس المهج، و ٥٠؛ وانظر: الإدريسي، نزهة المشتاق، ج ١/١٣٤؛ الحميري، الروض المعطار، ص ٤٢٣.

(٦) اليعقوبي، البلدان، ص ١٧٣.

(٧) ابن إياس، نزهة الأمم، ص ١٩٦؛ المقرئ، الخطط، ج ١/٥٦٧.

(٨) القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٣/٥٣٦.

وزنجبار واليمن، وتنقل البضائع على الإبل من عيذاب عبر الصحراء إلى أسوان^(١)، ومن هناك في السفن النيلية إلى القسطنطينية^(٢).

ثم أخذت أهمية عيذاب بالازدياد، وقد شهد بذلك ابن جبير، الذي زارها، وقدم لنا نصاً في وصف عيذاب، إذ قال: "وهي من أحفل مراسي الدنيا، بسبب أن مراكب الهند واليمن تحط فيها، وتقلع منها، زائداً إلى مراكب الحجاج الصادرة والواردة"^(٣).

ويعتمد بعض أهل عيذاب في رزقهم على نقل الحجاج من عيذاب إلى جدة، وإعادتهم، ونقل المسافرين، وفي ذلك يقول ابن جبير: "لهم على كل حمل طعام يحملونه ضريبة معلومة... ولهم أيضاً من المرافق، من الحاج، إكراء الجلاب منهم وهي المراكب، فيجتمع لهم من ذلك مال كثير في حملهم إلى جدة وردهم وقت انقضاءهم من أداء الفريضة، وما من أهلها من ذوي اليسار، إلا من له الجلبة والجلبتان، فهي تعود عليهم برزق واسع"^(٤).

أما كثافة الحركة التجارية في ميناء عيذاب، وأنواع السلع الواصلة إليها، ومدى بلوغ الأمن على الطرق البرية المؤدية إليها، فيصفها ابن جبير بقوله: "والقوافل العيذابية والقوصية صادرة وواردة، والمفازة معمورة أمناً... ورؤنا إحصاء القوافل الواردة والصادرة فما تمكن لنا، ولا سيما القوافل العيذابية المتحاملة بسلع الهند، الواصلة إلى اليمن، ثم من اليمن إلى عيذاب، وأكثر ما شاهدناه من ذلك أحمال الفلفل، فلقد خيل إلينا لكثرة أنه

(١) أسوان: مدينة كبيرة وكورة في آخر صعيد مصر، ولول بلاد النوبة على الطرف الشرقي للنيل. ياقوت، معجم البلدان، ج ١٩١/١، قال عنها الإدريسي: "من ثغور النوبة، وتصد مراكب مصر من أسوان من خلال نهر النيل، وبها تجارات وبضائع، تحمل منها إلى بلاد النوبة. الإدريسي، نزهة المشتاق، ج ١/٣٩-٤٠. وانظر ابن حوقل، صورة الأرض، ص ١٤٨؛ المقدسي، أحسن التقاسيم، ص ١٧٠.

(٢) خسرو: ناصر، سفرنامه، ترجمة يحيى الخشاب، الهيئة المصرية العامة، القاهرة، ١٩٩٣، ص ١٣٣؛ وانظر، القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٣/٥٣٦؛ دراج، عيذاب، ص ٥٨.

(٣) ابن جبير، الرحلة، ص ٤٥؛ وانظر، المقرئ، الخطوط، ج ١/٥٦٧.

(٤) ابن جبير، الرحلة، ص ٤٥.

يوازي التراب قيمة، ومن عجيب ما شاهدناه، أنك ترى أحمال الفلفل والقرفة وسائرهما من السلع مطروحة، لا حارس لها، تترك بهذا السبيل، إما لإعياء الإبل الحاملة لها، أو غير ذلك، وتبقى بموضعها إلى أن ينقلها صاحبها، مصنونة من الآفات على كثرة المارة عليها^(١).

وكانت عيذاب قد خدمت الحجاج لفترة استمرت أكثر من قرنين، وقد أشار إلى ذلك المقرئ بقوله: "فلم تزل مسلماً للحجاج في ذهابهم وإيابهم زيادة على مائتي سنة من أعوام بضع وخمسين وأربعمائة، إلى أعوام بضع وستين وستمائة، ... إلى أن كسا السلطان الملك الظاهر بيبرس البندقداري الكعبة، وعمل لها مفتاحاً، ثم أخرج قافلة الحاج من البر في سنة ست وستين وستمائة (للهجرة)، فقل سلوك الحاج لهذه الصحراء (صحراء عيذاب)^(٢). وعلى الرغم من ذلك استمر بعض الحجاج والمسافرين باستخدام طريق عيذاب، ومن هؤلاء ابن بطوطة الذي حاول السفر إلى جدة من عيذاب سنة ٧٢٦هـ/ ١٣٢٥م، وقد تعذر عليه ذلك، لاضطراب الأوضاع الأمنية فيها^(٣).

أما طريقة نقل الحجاج بالمراكب العيذاوية ومعاملة أصحاب المراكب لهم، فيصفها ابن جبير بقوله: "ولأهل عيذاب في الحجاج أحكام الطواغيت، وذلك أنهم يشحنون الجلاب حتى يجلس بعضهم على بعض، وتعود بهم وكأنهم أقفاص الدجاج المملوءة، يحمل أهلها على ذلك الحرص والرغبة في الكراء حتى يستوفي صاحب الجلبة منهم ثمنها في طريق

(١) ابن جبير، الرحلة، ص ٤٢-٤٣؛ المقرئ، الخطط، ج ١/٥٦٧.

(٢) المقرئ، الخطط، ج ١/٥٦٧.

(٣) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٧١.

واحدة، ولا يبالي بما يصنع البحر بها بعد ذلك، ويقولون: علينا بالألواح وعلى الحجاج بالأرواح"^(١).

ويضاف إلى أهمية عيذاب كمحطة للحجاج، أنها كانت محطة هامة لتجار الكارم، خلال القرنين السابع والثامن الهجريين / الثالث والرابع عشر الميلاديين، وكانت أكثر أهمية من ميناء القصير^(٢). فإليها كانت تصل سلع الشرق، وتنقل منها على الإبل عبر الصحراء إلى قوص، ثم بالسفن النيلية إلى الفسطاط، حيث فندق الكارم^(٣).

وقد وصف التجيبي عيذاب بقوله: "بلدة على ضفة بحر القلزم... أكثر بيوتها أخصاص، وفيها أدر ميسيرة مجصصة ابتناها التجار المدعون بالأكارم، لينزلوا بها إذا وصلوا من عدن إليها، أو من قوص... وهي من أشد البلاد التي رأيناها حراً،... وإنما سكنت من أجل مرساها الجيد الذي يكن من الأرياح، وهو مرسى كثير الحط والأقلاع، يقصده أرباب السفن من عدن وغيرها بالبضائع الهندية"^(٤).

بقيت عيذاب تقوم بهذا الدور التجاري النشط حتى سنة ٧٦٠هـ/١٣٥٨م، على حد قول المقرئ^(٥). بينما يرى القلقشندي، أن عيذاب والقصير رفضتا، وتحولت التجارة عنهما إلى ميناء الطور، سنة ٧٨٠هـ/١٣٧٨م^(٦).

وعلى أية حال، فبعد هذه الفترة، اقتصر دور ميناء عيذاب على خدمة سكان الساحل الغربي للبحر الأحمر عن طريق اتصالها بجدة عبر البحر الأحمر، وقوص عبر الصحراء، وكذلك على خدمة من يمر بها من الرحالة، والمغادرين إلى الحبشة، أو الإرساليات الكاثوليكية القادمة من الجنوب^(٧). وأصبحت عدن هي المرسى الرئيس، إلى أن احتلت جدة هذه المكانة في عشرينات القرن التاسع الهجري / الخامس عشر الميلادي^(٨).

(١) ابن جبير، الرحلة، ص ٤٧-٤٨؛ وانظر، المقرئ، الخطط، ج ١/٥٦٨.

(٢) Carol. Op.Cit., p.109.

(٣) القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٣/٥٣٦.

(٤) التجيبي، مستفاد الرحلة، ص ٢٠٥-٢٠٦.

(٥) المقرئ، الخطط، ج ١/٥٦٧.

(٦) القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٣/٥٣٧.

(٧) دراج، عيذاب، ص ٦٤-٦٥؛ سالم، البحر الأحمر، ص ١٠١، ١٠٢.

(٨) المقرئ، الخطط، ج ١/٥٦٧؛ المقرئ، السلوك، ج ٧/١٢٨، ١٢٩.

ويعُدُّ ميناء سواكن، المنفذ البحري الرئيس، لبلاد السودان والحبشة، والمناطق الداخلية، فيصلها من الداخل سلع النوبة والحبشة، المتمثلة بالرقيق واللؤلؤ الجيد، ليتم تصديرها^(١)، بالإضافة إلى الشمع والعسل، والسمن^(٢).

وكانت سفن التجار تصلها من اليمن وجدة^(٣)، ويتم تحصيل الضرائب على المراكب المارة بها، لصالح ملكها^(٤)، كما اعتبرت سواكن من المحطات الهامة للتجار الكارمية، إذ يصلون إليها بسلع الشرق عبر عدن^(٥).

وبذلك تبين موقع سواكن، ودورها التجاري، ولكنها بقيت ميناءً ثانوياً، ولم تصل حد شهرة ميناء عيذاب وعدن وجدة. وقد تأثرت بشهرة عيذاب بشكل خاص، فاقصر نشاطها التجاري الرئيس على تصدير سلع المناطق الداخلية، بالإضافة إلى استقبالها للتجار الواردين إليها.

وبانتهاء دراسة الموانئ في هذا الفصل، تبين لنا أن بعض موانئ البحر الأحمر قديمة من حيث النشأة، مارست دوراً هاماً في حركة التجارة قبل الإسلام، ومع مجيء الإسلام ازدهرت وزادت أهميتها مثل (عدن وأيلة والقصير والقلزم). واستحدث البعض الآخر بالقرب من موانئ قديمة (مثل جدة بالقرب من الشعبة، والسويس بالقرب من القلزم). وخلال العصر الإسلامي نشأ البعض وأسهم بدور هام في التجارة كعيذاب، وكان لكل ميناء منها أهميتها ومميزاته الخاصة به.

وقد برزت أربعة موانئ رئيسية، من موانئ البحر الأحمر خلال فترة الدراسة، هي (عدن، جدة، عيذاب، الطور).

(١) الحميري، الروض المعطار، ص ٣٣٢.

(٢) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٢٦٢؛ فهمي، طرق التجارة الدولية، ص ١٤١؛ سعيد، البحرية، ص ١٥٩.

(٣) ياقوت، معجم البلدان، ج ٣/٢٧٦؛ ابن بطوطة، الرحلة، ص ٢٦٢، حيث ركب ابن بطوطة عندما توجه إليها من جدة بمراكب لتجار اليمن.

(٤) ابن سعيد، بسط الأرض، ص ٥١؛ ليب، التجارة الكارمية، ص ١٩.

(٥) ابن سعيد، بسط الأرض، ص ٥١؛ الأشقر، تجارة التوابل، ص ٣١٦؛ ليب، التجارة الكارمية، ص ١٩.

أهمية موانئ البحر الأحمر لدولة المماليك

أولاً: الأهمية الاستراتيجية والعسكرية

١. العلاقات مع قوى البحر الأحمر

أ. الحجاز

ب. اليمن

ج. النوبة

د. الحبشة

٢. وسائل حماية الموانئ والطرق المؤدية إليها.

أ. جوازات المرور وإغلاق البحر الأحمر وبرىد الموانئ.

ب. الحملات والتجاريء العسكرية

ج. مقاومة القرصنة.

ثانياً: الأهمية الاقتصادية والتجارية لموانئ البحر الأحمر

١. الأهمية الاقتصادية والتجارية

٢. سياسة الاحتكار

٣. التجوير (التنافس بين الموانئ)

الأهمية الاستراتيجية والعسكرية للبحر الأحمر:

كانت وما تزال الأهمية الاستراتيجية العسكرية للبحر الأحمر كممر مائي هام بين الشرق والغرب، تمثل وعلى مر العصور موضع أطماع القوى المختلفة، الأمر الذي كان غالباً ما يثير الصراع بين تلك القوى، للسيطرة على هذا البحر.

وعندما جاء الإسلام، حافظت الدولة العربية الإسلامية على إبقاء هذا البحر بحراً إسلامياً، نظراً لما يمثله من أهمية استراتيجية واقتصادية، ولحماية الأماكن الدينية المقدسة القريبة منه.

ونتيجة لأهميته تلك، حاول الصليبيون السيطرة عليه، وقد تمثل ذلك باحتلالهم لإيلة، ومهاجمة عيذاب، ومحاولتهم السيطرة على المقدسات الإسلامية في الحجاز، فتصدى لهم صلاح الدين الأيوبي، وحافظ على الصفة الإسلامية لهذا البحر^(١).

استمرت استراتيجية المحافظة على البحر الأحمر، وحمايته من سيطرة القوى الأخرى خلال عصر دولة المماليك (٦٤٨-٩٢٣هـ/١٢٥٠-١٥١٧م)، وتنفيذاً لهذه الاستراتيجية، قامت دولة المماليك باتباع سياسة واضحة لضبط أمن البحر الأحمر، تمثلت هذه السياسة في السيطرة على بعض قوى البحر الأحمر، وإقامة علاقات مع البعض الآخر، وحماية الموانئ

(١) أنظر: ابن واصل: جمال الدين محمد بن سالم (ت ٦٩٧هـ/١٢٩٧م)، مفرج الكروب في أخبار بني أيوب، (٥، ج)، تحقيق جمال الدين الشيال، المطبعة الأميرية، القاهرة، ١٩٥٧م، ج ٢/١٢٧، المقرئ، الخطوط، ج ١/٥٢١؛ العبادي، تاريخ البحرية الإسلامية في مصر والشام، ص ٢٦٠-٢٦٢؛ غوانمة، في التاريخ والحضارة، ص ٢٢٧؛ غوانمة: يوسف، معاهدات الصلح والسلام بين المسلمين والفرنج، دار الفكر، عمان، ١٩٩٥، ص ٣٥، ص ٣٩؛ غوانمة، أيلة، ص ٤١-٥٢؛ سالم، البحر الأحمر، ص ٨٣-٨٦؛ الأشقر، تجارة التوابل، ص ٥٢-٥٣؛ برج، البحر الأحمر عبر التاريخ، ص ٢٥. صلاح الدين: أبو المظفر يوسف ابن الأمير نجم الدين أيوب بن شاذي بن مروان الكردي، ولي الوزارة في الدولة الفاطمية سنة ٥٦٤هـ/١١٦٨م ولقب بالملك الناصر، استولى على مصر ومهد أمورها، ثم بلاد الشام، وأقام الدولة الأيوبية وهو أول ملوكها، توفي سنة ٥٨٩هـ/١١٩٣م. أبو المحاسن، مورد النطافة، ج ٢/٣-٥.

والطرق المؤدية إليها، وتطبيق نظام جوازات المرور، وإغلاق البحر الأحمر أمام غير المسلمين، وتنظيم البريد في الثغور، وإرسال الحملات والتجريد العسكرية لضبط الأمن.

١. علاقات دولة المماليك مع قوى البحر الأحمر:

رأى السلاطين المماليك أنه لا بد من السيطرة على الحجاز، نظراً لأهميتها الدينية والاقتصادية، وإقامة علاقات مع القوى الحاكمة في المناطق المطلة على البحر الأحمر، كاليمن والنوبة والحبشة، وكثيراً ما دفعت تلك السياسة سلاطين المماليك لإرسال كتب التهديد والوعيد^(١)، والحملات العسكرية^(٢) إلى حكام تلك البلاد، لضمان إحكام سيطرتهم على هذا الشريان الحيوي الهام (طريق البحر الأحمر).

لذلك قام سلاطين المماليك بفرض سيادتهم على الحجاز، وأبقوا اليمن في حالة من التبعية لهم (ولو أنها كانت اسمية أحياناً). وفرضوا سيادتهم على النوبة، بإرسال عدة حملات عسكرية، وحالوا المحافظة على علاقات ودية مع الحبشة، وسنّين ذلك بدءاً بالحجاز.

أ. الحجاز:

توجهت أنظار السلاطين المماليك إلى الحجاز، بعد استقرار دولتهم في مصر وبلاد الشام، باعتبارهم أصحاب الحق الشرعي في حكم الحجاز عملاً بتقليد الخلافة لهم في حكم البلاد التابعة لها^(٣). ونظراً لما يمثله الحجاز من أهمية دينية، حيث المقدرات الإسلامية،

(١) أنظر على سبيل المثال كتاب السلطان الملك الظاهر بيبرس إلى ملك اليمن المظفر يوسف بن عمر لدى: المقرئ، السلوك، ج ٦١/٢.

(٢) أنظر لاحقاً علاقات دولة المماليك مع كل من: اليمن والنوبة.

(٣) المقرئ، السلوك، ج ٥٣٢/١. أنظر نص التقليد لدى المقرئ، السلوك، ج ٥٣٢/١.

وكون دولة المماليك تمثل القوة الأولى في العالم الإسلامي؛ لذلك وقع على عاتقها حماية المقدسات الإسلامية.

كما أن إقليم الحجاز يتمتع بأهمية اقتصادية، نتيجة لإشرافه على عدد من الموانئ الهامة على ساحل البحر الأحمر كجدة وينبع، والتي من خلالها ارتبط اقتصادياً مع مصر منذ صدر الإسلام^(١).

فعندما حج السلطان الظاهر بيبرس^(٢) سنة ٦٦٧هـ/١٢٧٩م قام بضم الحجاز رسمياً

(١) ابن فضل الله، مسائل الأوبار، ص ٤٢-٤٥؛ حسن: علي إبراهيم، مصر في العصور الوسطى من الفتح العربي إلى الفتح العثماني، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، ١٩٩٣م، ص ٢٣١؛ حسين: حسن عبد الوهاب، مقالات وبحوث في التاريخ الاجتماعي للحروب الصليبية، مصر وأمن البحر الأحمر، دار المعرفة الجامعية، القاهرة، ١٩٩٧م، ص ٢١٠-٢١١؛ السليمان، النشاط التجاري، ص ٥٩؛ سعيد، البحرية، ص ١٦٩-١٧١؛ السليمان، علاقة مصر بالحجاز، ص ٩-١٠؛ قاسم: قاسم عبده، علاقات مصر بعالم البحر الأحمر في عصر سلاطين المماليك الجراكسة، بحث منشور ضمن كتاب البحر الأحمر في التاريخ والسياسة، سمنار الدراسات العليا، جامعة عين شمس، القاهرة، ١٩٨٠، ص ١٢٨، ١٤١، ١٤٧.

(٢) السلطان الملك الظاهر ركن الدين أبو الفتوح بيبرس البندقداري الصالحي النجمي الأيوبي التركي، ولد سنة ٦٢٠هـ/١٢٢٣م، وتوفي سنة ٦٧٦هـ/١٢٧٧م، تولى السلطنة سنة ٦٥٨هـ/١٢٥٩م. انظر ترجمته لدى: ابن الفوطي: أبو الفضل عبدالرزاق البغدادي (ت ٧٢٣هـ/١٣٢٣م) الحوادث الجامعة والتجارب النافعة في المائة السابعة، المكتبة العربية، بغداد، (د ت)، ص ٣٩٢-٣٩٣؛ اليونيني: موسى بن محمد (ت ٧٢٦هـ/١٣٢٥م)، ذيل مرآة الزمان، (٤ ج)، مطبعة مجلس دائرة المعارف العثمانية، حيدر آباد، الدكن، الهند، ١٩٦٠، ج ٣/٢٣٩؛ الذهبي: محمد بن أحمد بن عثمان (ت ٧٤٨هـ/١٣٤٧م) تاريخ الإسلام ووفيات المشاهير والأعلام (٥١ ج)، عمر عبد السلام تدمري، دار الكتاب العربي، بيروت، ٢٠٠٠م، حوادث سنة ٦٧١-٦٨٠هـ، ص ٢١٧-٢١٩؛ الذهبي. نفسه، العبر في خبر من غير (٤ ج) تحقيق أبو هاجر محمد السعيد، دار الكتب العلمية، بيروت، لبنان، ١٩٨٥، ج ٣/٣٣١؛ اليافعي: عبدالله بن أسعد بن علي (ت ١٦٨هـ/١٣٦٦م)، مرآة الجنان وعبرة اليقظان في معرفة ما يعتبر من حوادث الزمان، (٤ ج)، دار الكتب العلمية، بيروت، لبنان، ١٩٩٧م، ج ٤/١٣٢؛ أبو المحاسن، مورد اللطافة، ج ٢/٣٣-٣٤.

لدولة المماليك^(١)، حيث كسا السلطان الكعبة بيده، وأمر بضرب النقود باسمه، وذكر اسمه في الخطبة^(٢)، وعين شمس الدين مروان نائباً عنه في الحجاز، إلى جانب أمير مكة، إدريس بن قتادة^(٣)، وعمه أبي نمي^(٤)، ليكون الحل والعقد على يديه^(٥).

(١) ابن فضل الله، مسالك الأبصار، تحقيق دوريتاكرافولسكي، ص ٤٢؛ وانظر: الكتبي: محمد بن شاكر (ت ٧٦٤هـ/١٣٦٢م) عيون التواريخ. (ج ٣)، مرقمة بالأجزاء، ١٢، ٢٠، ٢١، حسب ترقيم المؤلف لها، تحقيق فيصل السامر ونبيلة عبد المنعم، ج ٢٠، دار الرشيد بغداد، ج ٢١، وزارة الثقافة، بغداد، ١٩٨٤، ج ٢٠/٣٧٩؛ ابن كثير: أبو الفداء اسماعيل بن عمر الدمشقي (ت ٧٧٤هـ/١٣٧٢م) البداية والنهاية، (ج ١٤)، تحقيق أحمد عبد الوهاب، دار الحديث، القاهرة، ١٩٩٢م، ج ١٣/٢٨٤؛ السيوطي، حسن المحاضرة، ج ٢/١٠٣؛ ابن سباط: حمزة بن أحمد بن عمر (ت بعد ٩٢٦هـ/١٥١٩م) صدق الأخبار المعروف بتاريخ ابن سباط، (ج ٢)، تحقيق عمر عبد السلام تدمري، جروس برس، طرابلس، لبنان، ١٩٩٣م، ج ١، ٤٢٨؛ ابن عبد الملك: عبد الملك بن حسين العاصمي المكي، (ت ١١١١هـ/١٦٩٩م) سمط النجوم العوالي في أنباء الأوائل والتوالي، (ج ٤)، تحقيق عادل أحمد وعلي محمد، دار الكتب العلمية، بيروت، لبنان، ١٩٩٨م، ج ٤/٢٣٨، ويذكر ابن عبد الملك أن السنة التي حج فيها الظاهر بيبرس هي ٦٦٨هـ/١٢٧٠م.

(٢) ابن فضل الله، مسالك الأبصار، تحقيق دوريتاكرافولسكي، ص ٤٢؛ اليوسفي: موسى بن محمد بن يحيى (ت ٧٢٩هـ/١٣٥٧م) نزهة الناظر في سيرة الملك الناصر، تحقيق أحمد حطيط، عالم الكتب، بيروت، ١٩٨٦م، ص ٩١.

(٣) إدريس بن علي بن قتادة، تولى إمرة مكة عدة مرات إلى جانب ابن أخيه أبي نمي، وانفرد أحياناً بولايتها. قتل سنة ٦٦٩هـ/١٢٧٠م. الفاسي: محمد بن أحمد بن علي (ت ٨٣٢هـ/١٤٢٨م)، العقد الثمين في تاريخ البلد الأمين، (٤٠٦)، تحقيق محمد عبد القادر عطا، دار الكتب العلمية، بيروت، لبنان، ١٩٩٨، ج ١/١٧٥.

(٤) محمد بن أبي سعد حسن بن علي بن قتادة، تولى إمرة مكة عدة مرات منفرداً وبمشاركة عمه إدريس منذ ٦٥٤هـ-٧٠١هـ/١٢٥٦م-١٣٠١م. الفاسي، العقد الثمين، ج ١/٣٣١. وانظر، الذهبي، العبر في خير من غير، ج ٤/٣.

(٥) ابن فضل الله، مسالك الأبصار، تحقيق دوريتاكرافولسكي، ص ٤٢؛ ابن عبد الظاهر: أبو الفضل عبد الله بن رشيد الدين (ت ٦٩٢هـ/١٢٩٢م)، السروض الزاهر في سيرة الملك الظاهر، تحقيق ونشر عبد العزيز الخويطر، الرياض، ١٩٧٦م، ص ٣٥٦؛ الفاسي، العقد الثمين، ج ١/٣٣٢؛ الفاسي: محمد بن أحمد (ت ٨٣٢هـ/١٤٢٨م) شفاء الغرام بأخبار البلد الحرام، (ج ٢)، تحقيق لجنة من كبار العلماء، دار الكتب العلمية، بيروت، ٢٠٠٠م، ج ٢/٢٤٢؛ المقرئ: أحمد بن علي (ت ٨٤٥هـ/١٤٤١م)، الذهب المسبوك في ذكر من حج من الخلفاء والملوك، تحقيق جمال الدين الشيال، مكتبة الثقافة الدينية، القاهرة، ١٩٩٩م، ص ١١٢ الأزرقي، أخبار مكة، ٢/٢١٩؛ Mostafa, M. Ziadeh., The Mamluk Sultans to 1295; in: Setton, K. A History of the Crusades, 2vols, the University of Wisconsin press, 1969, vol 2, p 749

وبهذه الإجراءات التي قام بها السلطان الظاهر بيبرس أصبحت إمرة مكة تتم بتفويض ودعم من السلطان المملوكي^(١)، فقد أقرّ الظاهر بيبرس الأمير إدريس بين قتادة والأمير نجم الدين أبي نمي على إمارة مكة، وكتب لهما منشوراً بذلك^(٢)، كما قام السلطان الملك الناصر محمد بن قلاوون^(٣) (ت ٧٤١هـ/١٣٤٠م)، بتولية حميضة بن أبي نمي وأخيه رميثة سنة ٧٠٣هـ/١٣٠٣م، ودامت ولايتهما حتى سنة ٧١٣هـ/١٣١٣م^(٤). ثم وليها أبو الغيث بن أبي نمي بولاية من الملك الناصر أيضاً، وكان قد جهز معه جيشاً لضبط الأمن في الحجاز بعد عزل حميضة ورميثة لكثرة الشكوى إليه منهما^(٥). واستمر تعيين أمراء مكة، ودعمهم بالحاميات العسكرية المملوكية من قبل سلاطين دولة المماليك، حتى نهاية هذه الدولة^(٦).

(١) الفاسي، شفاء الغرام، ج ٢/٢٤٢؛ اليوسفي، نزهة الناظر، ص ٩١.

(٢) المقرئزي، السلوك، ج ٢/٦١.

(٣) ناصر الدين أبو المعالي محمد بن المنصور قلاوون، تسلطن سنة ٦٩٣هـ/١٢٩٣م في المرة الأولى لمدة سنة واحدة، ثم تولاها سنة ٦٩٨-٧٠٨هـ/١٢٩٨-١٣٠٨م، وتولى للمرة الثالثة منذ ٧٠٩-٧٤١هـ/١٣٠٩-١٣٤٠م. حيث توفي في تلك السنة. أبو المحاسن، مورد اللطافة، ج ٢/٤٥؛ المقرئزي، الخطط، ج ٣/١٢٨-١٢٩.

(٤) الفاسي، شفاء الغرام، ج ٢/٢٤٢؛ الفاسي، العقد الثمين، ج ١، ٣٣٢. حميضة ورميثة ابنا أبو نمي محمد بن أبي سعد حسن بن علي بن قتادة. توليا إمرة مكة مجتمعين سنة ٧٠١هـ/١٣٠١م، ومرة أخرى سنة ٧٠٣هـ/١٣٠٣م واستمرت ولايتهما حتى سنة ٧١٣هـ/١٣١٣م. الفاسي، العقد الثمين، ج ١/٣٣٢؛ الفاسي، شفاء الغرام، ج ٢/٢٤٢.

(٥) الفاسي، شفاء الغرام، ج ٢/٢٤٢؛ الفاسي، العقد الثمين، ج ١، ٣٣٢؛ دحلان: أحمد بن السيد زيني (ت ١٣٠٤هـ/١٨٨٦م) أمراء البلد الحرام منذ أولهم في عهد الرسول (ص) حتى الشريف الحسين بن علي، الدار المتحدة للنشر، بيروت، ط ٢، ١٩٨١، ص ٤٥. وللمزيد حول ولاية مكة وفترات حكمهم خلال العصر المملوكي. انظر: الفاسي، العقد الثمين، ج ١/٣٣١-٣٣٦. أبو الغيث بن أبي نمي محمد بن أبي سعد، تولى إمرة مكة بولاية من السلطان الملك الناصر بن قلاوون، سنة ٧١٣هـ/١٣١٣م، وقتل أبي الغيث سنة ٧١٤هـ/١٣١٤م. الفاسي، العقد الثمين، ج ١/٣٣٢؛ دحلان، أمراء البلد الحرام، ص ٤٤-٤٥؛ الذهبي، العبر، ج ٤/٣.

(٦) للمزيد حول ولاية مكة وتعيينهم ودعمهم من قبل سلاطين المماليك، انظر: الفاسي، العقد الثمين، ج ١/٣٣١-٣٣٦؛ الفاسي، شفاء الغرام، ج ٢/٢٤٢-٢٥٢؛ دحلان، أمراء البلد الحرام، ص ٤٢-٧٢.

ولضمان استمرار ولاء أمراء مكة للسلطين المماليك، كان بعض الأمراء الذين يتم توليتهم يحلفون يمين الولاء والطاعة للسلطان المملوكي، ففي سنة ٦٨١هـ/١٢٨٢م، حلف أبو نمي عز الدين محمد بن أبي سعد بن قتادة الحسني (ت ٧٠١هـ/١٢٩٠)^(١). للسلطان الملك المنصور قلاوون الصالحي الشهير بالألفي (ت ٦٨٩هـ/١٢٩٠م)^(٢) بإخلاص النية، وتعليق الكسوة الشريفة المرسلّة من مصر، وضبط الأمن، وحراسة القادمين للحجاز^(٣). هذا بالإضافة إلى وجود نائب عن السلطان المملوكي وحامية مملوكية، حرصاً من السلطين المماليك على حفظ أمن أقليم الحجاز، نتيجة لأهميته الدينية، والاقتصادية.

وجرت العادة أن يخلع السلطان المملوكي على أمير مكة، ففي سنة ٧٣٥هـ/١٣٣٤م، خلع السلطان الناصر محمد بن قلاوون، على الأمير عطيفة بن أبي نمي خلعه أطلّس أحمر بطراز مزركش، وخرج من القاهرة بعد أن كتب له بالإمارة^(٤). وعندما تولى الملك الأشرف

(١) الذهبي، العبر، ج٣/٤.

(٢) القلقشندي، صبح الأعشى، ج٣، ج٤٩٩/٣. السلطان الملك المنصور سيف الدين أبو المعالي قلاوون الصالحي النجمي الألفي. تسلطن سنة ٦٧٨هـ/١٢٧٩م، توفي سنة ٦٨٩هـ/١٢٩٠م. كان من أجل ملوك الترك وأعظمهم. أبو المحاسن، مورد اللطافة، ج٣٨/٢؛ المقرئزي، الخطط، ج١٢٦/٣.

(٣) انظر نص اليمين التي حلفها أبو نمي لدى: ابن عبدالظاهر: محي الدين أبو الفضل عبدالله بن رشيد الدين (ت ٦٩٢هـ/١٢٩٢م) تشرّيف الأيام والعصور في سيرة الملك المنصور، تحقيق مراد كامل، الشركة العربية للنشر، القاهرة، ١٩٦١، ص ٢١٢.

(٤) الجزري: أبو عبد الله محمد بن إبراهيم القرشي (ت ٧٣٨هـ/١٣٣٧م) تاريخ حوادث الزمان وانبائه ووفيات الأكابر والأعيان من انبائه، (ج٣). تحقيق عمر عبد السلام تدمري، المكتبة العصرية، صيدا، بيروت، ١٩٩٨م، ج٣، ص ٧٧٥. عطيفة بن أبي نمي محمد بن أبي سعد، تولى إمرة مكة منذ سنة ٧١٩هـ/١٣١٩م، حتى سنة ٧٣٧هـ/١٣٣٦م، منفرداً أحياناً، ومجتمعاً أحياناً مع أخيه رميثة، توفي عطيفة سنة ٧٤٣هـ/١٣٤٢م. الفاسي، العقد الثمين، ج١/٣٣٢-٣٣٣؛ دحلان، أمراء البلد الحرام، ص ٤٦-٤٧.

قائمتي^(١) السلطنة سنة ٨٧٢هـ/٤٦٧م، ارسل خلة للشريف محمد بن بركات^(٢). وربما كانت هذه الخلع تقدم لأمرء مكة، لضمان ولائهم، وتذكيرهم بالتبعية لسلطان دولة المماليك.

وفي دولة المماليك الثانية، زادت صلاحيات أمير مكة، بحيث أصبح يتولى نيابة السلطنة في جميع البلاد الحجازية، فقد تولى حسن بن عجلان نيابة السلطنة في الحجاز في سنة ٨١١هـ/٤٠٨م، وأصبح يدعى له ولولديه (أحمد وبركات) في الخطبة بمكة^(٣) بعد السلطان، كما تولاها رميثة بن محمد بن عجلان سنة ٨١٨هـ/٤١٥م^(٤).

وكان نائب السلطنة بالحجاز -عندما يتم توليته- يدخل مكة لابساً خلعتة، ويقرأ ترقيعه (كتاب توليته) والى جانبه عدد من المماليك السلطانية لتقويته^(٥). ويعتقد أن إطلاق لقب نائب

(١) السلطان الملك الأشرف أبو النصر قايتباي المحمودي الظاهري، تسلطن سنة ٨٧٢هـ/٤٦٧م، دامت سلطته حتى سنة ٩٠١هـ/٤٩٥م. حيث توفي في تلك السنة. الحنبلي، شذرات الذهب، ج ٧/٣١٥؛ أبو المحاسن، مورد اللطافة، ج ٢/١٨٥؛ المقرئ، الخطط، ج ٣/١٤٠.

(٢) دحلان، أمراء البلد الحرام، ص ٦٤. محمد بن بركات بن حسن بن عجلان تولى إمرة مكة سنة ٨٦٠هـ/٤٥٥م، واستمر حتى سنة ٩٠٣هـ/٤٩٧م. وكان جم الفضائل، شريف الشمان، أظهر العدل خلال مدة ولايته. دحلان، أمراء البلد الحرام، ص ٦٤.

(٣) السنجاري، علي بن تاج الدين بن تقي الدين (ت ١١٢٥هـ/٧١٣م) منائح الكرم في أخبار مكة والبيت وولاية الحرم، (ج ٦)، تحقيق جميل عبد الله المصري، مركز إحياء التراث الإسلامي، مكة المكرمة، ١٩٩٨م، ج ٢/٤٠٢؛ دحلان، أمراء البلد الحرام، ص ٥٥. حسن بن عجلان بن رميثة، تولى إمرة مكة سنة ٧٩٨هـ/١٣٩٥م، واستمر منفرداً حتى سنة ٨٠٩هـ/٤٠٦م، حيث أشرك ولده بركات، وفي سنة ٨١٠هـ/٤٠٧م، تولى حسن بن عجلان، نيابة السلطنة في جميع بلاد الحجاز. دحلان، أمراء البلد الحرام، ص ٥٤-٥٥؛ الفاسي، العقد الثمين، ج ١/٣٣٥.

(٤) الأزرق، أخبار مكة، ٢/٢٢٨؛ دحلان، أمراء البلد الحرام، ص ٥٨. رميثة بن محمد بن عجلان بن رميثة، تولى نيابة السلطنة في الحجاز سنة ٨١٨هـ/٤١٥م، فوقع قتال بين رميثة وعمه حسن بن عجلان. واستمرت النيابة والإمارة لحسن بن عجلان وابنه بركات. دحلان، أمراء البلد الحرام، ص ٥٨؛ الفاسي، العقد الثمين، ج ١/٣٣٦-٣٣٥.

(٥) السخاوي: محمد بن عبد الرحمن بن محمد بن أبي بكر (ت ٩٠٢هـ/٤٩٦م) التبر المسبوك في ذيل السلوك، مخطوط مصور بطباعة اوفست، الجامعة الأردنية، وهو منقول عن نسخة في مجلد بقلم عادي، محفوظة بالكتبخانة الخديوية، نمره ٤٥ و ١٤.

السلطنة في الحجاز على أمير مكة، ودعمه بحامية مملوكية، يعود إلى كثرة الخلافات والمنازعات بين أمراء مكة، وفرض هيبة الدولة، لتبقى الحجاز مستقرة هذا من ناحية، ومن ناحية أخرى، حتى تتفرغ الدولة المملوكية لمشاكلها الداخلية والخارجية، وحتى لا يكون الحجاز شغلها الشاغل.

وعلى الجانب الاقتصادي، وقفت دولة المماليك إلى جانب الحجاز، وذلك في سنوات القحط والجفاف، وفي أوقات غلاء الأسعار، فكانت تمدّها بكميات من المؤن والغلال. كما دعم سلاطين المماليك أمراء مكة بالأموال، حرصاً على بقاء الحجاز تحت حكمهم. ولضمان ولاء الأمراء. فقد رتب السلطان الظاهر بيبرس عندما حج سنة ٦٦٧هـ/١٢٦٩م، لأميري مكة عشرين ألف درهم في كل سنة، وأحسن إلى أمير ينبع، وأمير خُليص^(١)، وأكابر الحجاز^(٢). وفي سنة ٧٠٣هـ/١٣٠٣م، أرسل من مصر إلى الحجاز عن طريق مينائي القصير وجدة عشرة آلاف أردب^(٣) من الغلة، مع الأمير سيف الدين سار نائب السلطنة^(٤).

ونتيجة للقحط والجفاف الذي حدث سنة ٧٢١هـ/١٣٢١م في الحجاز، توجه الشريف عطيفة بن أبي نمي، إلى مصر، فرسم السلطان الملك الناصر محمد بن قلاوون، بأن يُحمل في

(١) خُليص: حصن بين مكة والمدينة، يقاوت، معجم البلدان، ج ٢/٣٨٧.

(٢) المقرزي، السلوك، ج ٢/٥٩، ٦١.

(٣) الأردب: مكّيال مصري للحنطة، يتألف من ٦ وبيات، ويساوي ٦٩,٦ كغم، هنتس: فالتر، المكاييل والأوزان الإسلامية، ترجمة كامل العسلي، يتولى إصداره بيرتولد شيدلر (د.م) (د.ت)، ص ٥٨.

(٤) الخرجي: علي بن الحسن (ت ٨١٢هـ/١٤٠٩م) العقود اللؤلؤية في تاريخ الدول الرسولية، (٢ج)، دار الآداب، بيروت، لبنان، ط ٢، ١٩٨٣، ج ١/٢٩٠. الأمير سيف الدين سار تولى نيابة السلطنة للسلطان الناصر محمد بن قلاوون، قام فيها بتدبير شؤون الدولة الناصرية نحو عشر سنين. أبو المحاسن، النجوم الزاهرة، طبعة المؤسسة المصرية، ج ٩/٢٠.

كل سنة كمية من القمح إلى الحجاز^(١)، وألزم السلطان الشريف عطيفة بإسقاط المكس المتعلق بالمواد الغذائية الواردة إلى مكة، وعوّضه عن ذلك ثلثي بلدة دمامين^(٢).

وفي سنة ٧٦٦هـ/١٣٦٤م، أسقط السلطان الأشرف شعبان بن حسين^(٣) المكس المفروض بمكة على الغلال، وعوّض صاحب مكة^(٤) مائة وستين ألف درهم، وألف أردب قمح، وقرّر ذلك في ديوان السلطان^(٥).

واعتماد سلاطين المماليك عند ذهابهم للحج، أن يوزعوا الصدقات على المحتاجين، فعندما حج السلطان الملك الأشرف قايتباي، تصدّق بثمانية آلاف دينار^(٦).

وإلى جانب هذا الدعم المستمر، كان السلاطين المماليك يرسلون الحاميات العسكرية تقوية لأمراء مكة، ويقومون بحل النزاعات والخلافات بين الأمراء. ومثال ذلك ما قام به السلطان الناصر محمد بن قلاوون، فقد جهز جيشاً صحبة أبو الغيث بن أبي نمي عندما ولّاه إمرة مكة سنة ٧١٣هـ/١٣١٣م^(٧). ودعم السلطان الناصر حسن بن

(١) دحلان، أمراء البلد الحرام، ص ٤٦؛ السنجاري، منائح الكرم، ج ٢/٣٤١.

(٢) الفاسي، شفاء الغرام، ج ٢، ٢٩٥؛ السنجاري، منائح الكرم، ج ٢، ٣٤١؛ الأزرق، أخبار مكة، ج ٢/٢٧٨. ودمامين: قرية كبيرة بالصعيد شرقي النيل، ياقوت، معجم البلدان، ج ٢/٤٦٢.

(٣) السلطان الأشرف زين الدين شعبان بن حسين بن الملك الناصر محمد بن قلاوون. تسلطن سنة ٧٦٤هـ/١٣٦٢م، وكان عمره عشر سنين، قتل سنة ٧٧٨هـ/١٣٧٦م. أبو المحاسن، مورد اللطافة، ج ٢/٩٨؛ المقرئ، الخطط، ج ٣/١٣١.

(٤) هو أحمد بن عجلان بن رميته، تولى مكة مع أبيه ثم اشترك معه ابنه محمد، من سنة ٧٦٢-٧٨٨هـ/١٣٦٠-١٣٨٦م، الفاسي، العقد الثمين، ج ١/٣٣٤.

(٥) دحلان، أمراء البلد الحرام، ص ٥٠.

(٦) ابن طولون: محمد بن طولون الصالحي الدمشقي (ت ٩٥٣هـ/١٥٤٦م) مفاكهة الخلال في حوادث الزمان (تاريخ مصر والشام)، ٢ق، تحقيق محمد مصطفى، دار إحياء الكتب العربية، القاهرة، ١٩٦٢، القسم الثاني، ١٩٦٤، ق ١/٦.

(٧) الفاسي، العقد الثمين، ج ١/٣٣٢.

محمد بن قلاوون^(١)، لسند بن رميثة، ومحمد بن عطيفة، بعسكر من مصر، لتثبيت ولايتهما على إمرة مكة، سنة ٧٦٠هـ/١٣٥٨م^(٢). وكثيراً ما كانت تقع الخلافات بين الأمراء أنفسهم، فيتدخل السلاطين المماليك، حيث يقومون بحل هذه الخلافات، فتعود الأمور إلى وضعها الطبيعي^(٣)؛ حرصاً من السلاطين على حفظ أمن إقليم الحجاز.

ولكن عندما كانت تضطرب الأوضاع السياسية، وتكثر الفتن، وتخرج الأوضاع السياسية والأمنية عن سيطرة أمراء مكة، والحامية المملوكية الموجودة في مكة، كان يتم إرسال التجاريد العسكرية؛ لضبط الأمن. ومنها التجريدة التي أرسلت سنة ٧١٣هـ/١٣١٣م^(٤). والتجريدة الأخرى، التي تبعتها، سنة ٧١٧هـ/١٣١٧م، والمؤلفة من ثلاثمائة فارس، وكانت أسباب قدومها، وقوع الفتنة بين أمراء مكة أنفسهم، رميثة بن أبي نمي، وأخيه حميضة، وقيام حميضة بنهب أموال التجار^(٥).

-
- (١) السلطان الناصر بدر الدين أبو المعالي حسن بن محمد بن قلاوون، تسلطن وعمره إحدى عشرة سنة ٧٤٨هـ/١٣٤٧م، خلع عن السلطنة سنة ٧٥٢هـ/١٣٥١م، ثم أعيد إلى السلطنة سنة ٧٥٥هـ-٧٦٢هـ/١٣٥٤-١٣٦٠م. المقرئ، الخطط، ج٣/١٣٠؛ أبو المحاسن، مورد اللطافة، ج٢/٨٥.
 - (٢) الفاسي، العقد الثمين، ج١/٣٣٢-٣٣٣؛ دحلان، أمراء البلد الحرام، ص ٤٩. سند بن رميثة، ومحمد بن عطيفة بن أبي نمي، من أمراء مكة الملقبين باليوأشم، تولوا إمرة مكة، سنة ٧٦٠هـ-٧٦١هـ/١٣٥٨-١٣٥٩م. الفاسي، العقد الثمين، ج١/٣٣١؛ دحلان، أمراء البلد الحرام، ص ٤٩.
 - (٣) الفاسي، شفاء الغرام، ج٢/٢٤٣؛ ابن عبد الظاهر، تشریف الأيام والعصور، ص ٤٨. وللمزيد انظر/ الفاسي، شفاء الغرام، ج٢/٢٤٢-٢٥٢.
 - (٤) الدواداري: أبو بكر عبد الله بن أبيك، الدر الفاخر في سيرة الملك الناصر، وهو الجزء التاسع من كنز الدر وجامع الغرر، تحقيق هانس روبرت، مطبعة لجنة التأليف والترجمة، القاهرة، ١٩٦٠، ج٩/٢٦٦؛ المقرئ، السلوك، ج٢/٤٨٨.
 - (٥) المقرئ، السلوك، ج٢/٥٢٦؛ دحلان، أمراء البلد الحرام، ص ٤٤، ٤٥، ٤٦.

وعليه، فإن سياسة دولة المماليك الأولى، اتجاه الحجاز، قامت على دعم أمراء مكة سياسياً، بتعيينهم، والاعتراف بشرعية حكمهم. وعسكرياً من خلال وجود حامية عسكرية مملوكية إلى جانبهم لتقويتهم. واقتصادياً، بارسال الحبوب والغلال والأموال والصدقات إلى مكة. حرصاً منها على حفظ أمن الحجاز لضمان سلامة الحجاج، والتجار. وكواجب رأت ضرورة القيام به في إقليم تابع لها له أهميته الدينية والاستراتيجية.

أما في عصر دولة المماليك الثانية، فقد أشارت المصادر إلى كثرة الفتن والإضطرابات السياسية، إذ حدثت الكثير من الوقعات والأحداث بين أمراء مكة^(١). مما كان له أكبر الأثر في تحول التجارة بعض الوقت من ميناء جدة إلى ميناء ينبع^(٢). لذلك قامت سياسة دولة المماليك الثانية، على تركيز السلطة بيد قوية، تستطيع حفظ الأمن، وتأمين الحركة التجارية. خصوصاً إذا علمنا، أن ميناء جدة والطور، قد زادت أهميتهما، بعدما تحول الطريق التجاري البحري عن عيذاب، بعد سنة ٧٦٠هـ/١٣٥٨م، إليهما^(٣).

ومن أجل تأمين هذا الطريق التجاري الحيوي، بالنسبة لدولة المماليك، كان لزاماً عليها ضبط أمن الحجاز. فأخذت تراقب هذا الإقليم، والأحداث الجارية فيه عن كثب. فاتبعت عدة أساليب في سياستها إتجاه هذا الإقليم للتعامل مع هذه الأحداث، منها: عزل واعتقال بعض

(١) منها على سبيل المثال: وقعة أذاخر وهو اسم للجبل الذي بشرق مكة، وكانت هذه الوقعة بين عنان بن مغامس بن رميثة، وعلي بن عجلان بن رميثة، سنة ٧٨٩هـ/١٣٨٧م. الفاسي، شفاء الغرام، ج ٢/٢٤٧، وللمزيد حول الأحداث والوقعات انظر: الفاسي، شفاء الغرام، ج ٢/٢٤٢-٢٥٢؛ دحلان، أمراء البلد الحرام، ص ٤٢-٧٢؛ الأزرق، أخبار مكة، ج ٢/٢١٨-٢٣٢؛ السخاوي، التبر المسبوك، ص ٤٠.

(٢) الفاسي، شفاء الغرام، ج ٢/٢٤٨؛ الفاسي، العقد الثمين، ج ٣/٣٣٥؛ الفاكهي، المنقذ، الأزرق، أخبار مكة، ج ٢/٢٢٦-٢٢٧.

(٣) المقرئ، الخطط، ج ١/٥٦٧.

الأمراء، مثل عنان بن مغامس بن رميثة، الذي عزله السلطان الملك الظاهر برقوق^(١)، سنة ٧٨٩هـ/١٣٨٧م^(٢). وتعيين أمراء أقوياء مدعومين بحاميات مملوكية؛ كالأمير علي بن عجلان، الذي قدم من مصر إلى مكة، سنة ٧٨٩هـ/١٣٨٧م، وصحبته "عسكر جيد"^(٣). والأمير علي بن حسن بن عجلان، الذي تولى إمرة مكة سنة ٨٤٥هـ/١٤٤١م، وكان برفقته مائة وخمسون من المماليك السلطانية^(٤). وإرسال التجاريد العسكرية والحاميات، إلى كل من جدة، ومكة كلما دعت الحاجة لذلك^(٥).

ولم تقف سياسة دولة المماليك الثانية عند هذا الحد، بل تعدت ذلك إلى السيطرة المباشرة على ميناء جدة، نتيجة لزيادة أهميته الاقتصادية، بعد تحول الطريق التجاري البحري عن عيذاب إليه، ووصول المراكب التجارية الهندية إليه منذ سنة ٨٢٥هـ/١٤٢١م. فأخذت دولة المماليك الثانية، تقوم بتعيين الموظفين فيه، وتدعمهم بالحاميات العسكرية^(٦) بعد أن كان ذلك من إختصاص أمراء مكة، وسنقف على ذلك عند تناول الموظفين لاحقاً.

-
- (١) السلطان الملك الظاهر سيف الدين برقوق ابن الأمير أنص بن عبد الله العثماني البليغاوي الجاركسي، تسلطن سنة ٧٨٤هـ/١٤٧٩م خلع سنة ٧٩١هـ/١٣٨٨م وسجن في الكرك، ثم خرج من سجنه وتمكن من العودة للسلطنة حتى توفي سنة ٨٠١هـ/١٣٩٨م. أبو المحاسن، مورد اللطافة، ج ٢/١٠٩؛ الحنبلي، شذرات الذهب، ج ٦/٧؛ المقرئ، للخط، ج ٣/١٣٢، ١٣٣، ١٣٤. عنان بن مغامس بن رميثة، تولى إمرة مكة سنة ٧٨٨هـ/١٣٨٦م، دارت بينه وبين الأمر الهواشم عدة منازعات، إلى أن عزل وسجن بالإسكندرية، وتوفي سنة ٨٠٥هـ/١٤٠٢م. دحلان، أمراء البلد الحرام، ص ٥١، ٥٢، ٥٣، ٥٤؛ الفاسي، العقد الثمين، ج ١/٣٣٤.
 - (٢) الفاسي، العقد الثمين، ج ١/٣٣٤، ٣٣٥؛ دحلان، أمراء البلد الحرام، ص ٥٣، ٥٤.
 - (٣) الخزرجي، العقود اللؤلؤية، ج ٢/١٦٤؛ الفاسي، العقد الثمين، ج ١/٣٣٤. علي بن عجلان بن رميثة، تولى إمرة مكة من قبل السلطان الظاهر برقوق سنة ٧٨٩هـ/١٣٨٧م، قتل سنة ٧٩٧هـ/١٣٩٤م، الفاسي، العقد الثمين، ج ١/٣٣٤-٣٣٥؛ دحلان، أمراء البلد الحرام، ص ٥٤.
 - (٤) السخاوي، التبر المسبوك، و ١٤؛ علي بن حسن بن عجلان بن رميثة، من الأمر الهواشم، تولى إمرة مكة بمرسوم سلطاني سنة ٨٤٥هـ/١٤٤١م. دحلان، أمراء البلد الحرام، ص ٦٢.
 - (٥) الفاسي، العقد الثمين. ج ١/٣٣٦؛ المقرئ، السلوك، ج ٧/٢٤٩، ٢٤٤؛ الصيرفي، نزهة النفوس، ج ٣/١٣٣؛ ابن ياس، بدائع الزهور، ج ٤/٨٢؛ النهر والي، الإعلام، ص ٢٤٥.
 - (٦) المقرئ، السلوك، ج ٧/١١١، ١٢٩؛ السنجاري، منائح الكرم، ج ٢/٤٣٣.

وكانت دولة المماليك الثانية تقوم بإرسال موظفيها لجباية الرسوم من التجار في موسم وصول المراكب التجارية إلى ميناء جدة. بعد أن كانت تقدم الدعم الاقتصادي لإقليم الحجاز في عصر دولة المماليك الأولى^(١).

وهكذا، تبين أن سياسة دولة المماليك الثانية اتجه إقليم الحجاز، قامت على تركيز السلطة بيد قوية، نتيجة لكثرة الفتن والأحداث، ودعم أمراء مكة بالحاميات العسكرية، وإرسال التجاريد العسكرية كلما اقتضت الضرورة ذلك، والسيطرة المباشرة على ميناء جدة. وقد مكنتها هذه السياسة من الاستمرار في المحافظة على أمن إقليم الحجاز، والموانئ والطرق التجارية، نظراً لأهمية هذا الإقليم الاستراتيجية والاقتصادية.

ب. اليمن

تمكن السلطان الظاهر بيبرس من فرض هيبة دولة المماليك، ورفع مكانتها لدى سلاطين الدولة الرسولية^(٢). وغيرهم من الحكام والملوك المسلمين. بجهاده المقدس ضد الفرنج الصليبيين.

(١) المقرئزي، السلوك، جـ ٧/١١١؛ السنجاري، منائح الكرم، جـ ٢/٤٣٣.

(٢) الدولة الرسولية: قامت في اليمن سنة ٦٢٦هـ - ٨٥٨هـ / ١٢٢٨ - ١٤٥٤م، وكان أول ملوكها، الملك المنصور نور الدين عمر بن علي بن رسول. وللمزيد عن هذه الدولة وملوكها. أنظر: اليماني: عبد الباقي بن عبد المجيد (ت ٧٤٣هـ / ١٣٤٢م)، تاريخ اليمن المسمى بهجة الزمن في تاريخ اليمن، تحقيق مصطفى حجازي، بيروت، دار الكلمة، صنعاء، (د ت)، ص ٨٥ - ١٤٥.

لذلك كان السلطان المظفر يوسف بن عمر الرسولي (ت ٦٩٤هـ/١٢٩٥م)، "لا يتصرف في أمر من الأمور دون أن يكتب إلى الظاهر ببيرس"^(١). على حد قول ابن عبد الظاهر، وسواء كان هذا القول مبالغاً فيه أم لا فقد يستتج منه مدى تقدير سلطان اليمن للظاهر ببيرس، ولأعماله الجهادية.

وانطلاقاً من هذه المكانة التي وصلت لها دولة المماليك، كان السلطان المظفر الرسولي يرسل الهدايا السنوية ضمن سفارة كبيرة، حرصاً منه على إبقاء العلاقات الودية مع دولة المماليك^(٢). ومنها الهدية الجليلة التي أرسلت سنة ٦٦٦هـ/١٢٦٧م صحبة عدد من السفراء الذين طلب سلطان اليمن من خلالهم معاضدة السلطان الظاهر ببيرس له، وأن يقيم الخطبة له في بلاده، فبعث إليه الظاهر ببيرس خلعة وسنجقاً وتقليداً بالسلطنة^(٣). كما طلب سلطان اليمن على لسان رسوله قميصاً من ملابس السلطان ليكون أماناً له. فجهز له ذلك، وكتب له: ((قد سيرنا لك آلة السلم والحرب مما لاصق جسدنا في مواطن الجهاد)). ورسم السلطان الظاهر ببيرس أن يكتب السلطان الرسولي، بالمقام العالي المولوي السلطاني، وأرسلت له هدية جليلة صحبة رسوله^(٤). وبذلك أصبحت اليمن تابعة لدولة المماليك، وسلطانها يتلقى التقليد بالسلطنة من قبل السلطان المملوكي.

(١) ابن عبد الظاهر، تشریف الأيام والعصور، ص ٤٩. السلطان المظفر يوسف بن عمر بن علي بن رسول الغساني، ثاني ملوك الرسولين، تولى الملك سنة ٦٤٩هـ/١٢٥١م، إلى أن توفي سنة ٦٩٤هـ/١٢٩٥م، حيث تولى بعده ابنه الملك الأشرف عمر. العرشي، بلوغ المرام، ص ٤٥؛ أبو مخرمة، تاريخ ثغر عدن، ج ٢/١٨١.

(٢) المصدر السابق، ص ٤٩.

(٣) ابن عبد الظاهر، الروض الزاهر، ص ٢٩٠؛ الكتبي، عيون التواريخ، ج ٢٠/٣٥٩؛ ابن كثير، البداية والنهاية، ج ١٣/٢٨٢.

(٤) ابن عبد الظاهر، الروض الزاهر، ص ٢٩٠.

وبإقرار سلطان اليمن، المظفر الرسولي، بهذه التبعية، تكون اليمن قد أصبحت تابعة لحكم دولة المماليك -ولو اسمياً- بما يتماشى مع التقليد الذي حصل عليه الظاهر بيبرس من الخليفة العباسي المستنصر بالله أحمد^(١)، في حكم البلاد التابعة للخلافة. وقد جاء فيه: ((قلدتك الديار المصرية والبلاد الشامية والديار البكرية، والحجازية، واليمينية، والفرائية، وما يتجدد من الفتوحات غوراً ونجداً....))^(٢).

وتأكيداً لهذه التبعية نرى السلطان الظاهر بيبرس يخاطب المظفر الرسولي من مكة سنة ٦٦٧هـ/١٢٦٨م ينكر عليه بعض الأعمال التي قام بها كتابع له، ويذكره بمهمات الملوك العظام. وقد جاء في خطابه: ((سطرتها من مكة، وقد أخذت طريقها في سبع عشرة خطوة - يعني بالخطوة المنزلة - ويضيف: الملك هو الذي يجاهد في سبيل الله حق جهاده، ويبذل نفسه في الذب عن حوزة الدين، فإن كنت ملكاً، فأخرج والنق التتار))^(٣).

وقد صممت المصادر عن ذكر رد فعل السلطان المظفر الرسولي على هذا الخطاب، ولكنها أشارت إلى استمرار العلاقات الودية بين الدولتين. ونستدل على ذلك من تلك السفارات والهدايا المتبادلة بينهما. فالمقريزي يشير إلى وصول هدية وتحف ثمينة من سلطان اليمن إلى

(١) السيوطي: عبدالرحمن بن أبي بكر (ت ٩١١هـ/١٥٠٥م) تاريخ الخلفاء، دار الكتب العلمية، بيروت، لبنان، ١٩٨٨، ص ٣٨١. المستنصر بالله: أحمد أبو القاسم بن الظاهر بأمر الله أبي نصر محمد بن الناصر لدين الله أحمد، وفد على السلطان الظاهر بيبرس من العراق بعد دخول التتار إليها. بويج بالخلافة بالقاهرة من السلطان الظاهر بيبرس والقضاة، ونقش اسمه على السكة، وخطب له. السيوطي، تاريخ الخلفاء، ص ٣٨١.

(٢) المقريزي، السلوك، ج ١، ٥٣٢.

(٣) المقريزي، الذهب المسبوك، ص ١١٢؛ المقريزي، السلوك، ج ٢/٦١؛ وانظر: المنصوري: بيبرس بن عبد الله المنصوري الناصري الدوادار (ت ٧٢٥هـ/١٣٢٤م) مختار الأخبار، تاريخ الدولة الأيوبية ودولة المماليك حتى سنة ٧٠٢هـ، تحقيق عبد الحميد حمدان، الدار المصرية اللبنانية، القاهرة، ١٩٩٣، ص ٤١؛ النويري، نهاية الأرب، ج ٣٠/١٦٧.

سلطان دولة المماليك في سنة ٦٦٩هـ/١٢٧٠م^(١). ووصلت هدية أخرى سنة ٦٧٤هـ/١٢٧٥م، فعرضت أمام السلطان الظاهر بيبرس، وأمر أن يجهز لسلطان اليمن هدية سنوية أرسلت صحبة رسله^(٢).

واستمرت العلاقات الودية، وتبادل الهدايا بين السلطان المظفر الرسولي، والسلطان المنصور بن قلاوون، ففي سنة ٦٨٠هـ/١٢٨١م وصلت سفارة يمنية إلى القاهرة بهدية نفيسة، فقبلها السلطان المنصور قلاوون، وكتب للسلطان المظفر أماناً جاء فيه: ((هذا أمان الله تعالى، وأمان سيدنا محمد صلى الله عليه وسلم وأماننا لأخينا السلطان الملك المظفر شمس الدين يوسف بن عمر صاحب اليمن، إننا راعون له ولأولاده مسالمون من سالمهم، معادون من عاداهم))^(٣)، وأرسل له هدية من أسلاب التتار وخيلهم^(٤).

وكانت العلاقات الودية بين مصر واليمن تبقى قائمة، ما دام ملوك اليمن يرسلون الهدايا^(٥)، غير أن هذه العلاقات كان ينتابها الفتور أحياناً، عندما يمتنع ملوك اليمن عن

(١) المقرئزي، السلوك، ج٢/٧١.

(٢) ابن الفرات، تاريخ ابن الفرات، م٤٤/٧.

(٣) ابن عبد الظاهر، تشریف الأيام والعصور، ص٤٩؛ أبو الفداء: الملك المؤيد عماد الدين إسماعيل بن علي (ت٧٣٢هـ/١٣٣١م) تاريخ أبي الفداء المسمى المختصر في أخبار البشر، (٤ج) تحقيق محمد زينهم ويحيى حسين، دار المعارف، القاهرة، (د، ت)، ج٤، ٢٤؛ المقرئزي، السلوك، ج٢/١٥٣، ١٥٤.

(٤) ابن الوردي: أبو حفص عمر بن الوردي (ت٨٦١هـ/١٤٥٦م) تاريخ ابن الوردي، (٢ج) دار الكتب العلمية، بيروت، ١٩٩٦، ج٢/٢٢٢؛ ابن الوردي: نفسه، تنمة المختصر في أخبار البشر (٢ج)، تحقيق أحمد البدرائي، دار المعرفة، بيروت، ١٩٧٠، ج٢/٣٢٧.

(٥) انظر: المقرئزي، السلوك ج٢/١٩٠؛ النويري، نهاية الأرب، ج٣٠/١٧٩.

إرسال الهدايا المقرر سنوياً، والتي يبلغ مقدارها ستة آلاف دينار، بالإضافة إلى هدية السلطان^(١)، وأحياناً كانوا يرسلون الهدايا أقل قيمة من الهدايا التي جرت العادة إرسالها^(٢).

وفي كلتا الحالتين، كانت تصدر عن السلطان المملوكي كتب التهديد والوعيد، لملوك اليمن، "والأمر بأن يحمل المقرر على العادة"^(٣). وكان الأمر يتجاوز ذلك في بعض الأحيان، فيصل إلى حدّ تجهيز الحملات العسكرية إلى اليمن^(٤)؛ لثني ملوك اليمن عن خروجهم على طاعة السلطان المملوكي وإرسال المقرر السنوي.

ولم يكتف بعض ملوك اليمن -منهم الملك المؤيد هزبر الدين داود بن يوسف- بمنع إرسال المقرر السنوي، بل قاموا بالإعتداء على التجار ونهب أموالهم، ومنع تجارة الكارم، وإرسال الهدايا المقررة إلى أمير مكة، ليقدّم أسم ملك اليمن على السلطان المملوكي في الخطبة^(٥).

-
- (١) المقرزي، السلوك، جـ ٣٧٩/٢.
 - (٢) العيني: بدر الدين محمود بن أحمد بن موسى (٨٥٥هـ/١٤٥١م) عقد الجمان في تاريخ أهل الزمان، (ج٦)، تحقيق محمد أمين، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٨٧، جـ ٣٧٧/٤؛ أبو المحاسن، النجوم الزاهرة، جـ ١٧١/٨.
 - (٣) المقرزي، السلوك، جـ ٢، ٣٧٩؛ العيني، عقد الجمان، جـ ٣٧٧/٤؛ أبو المحاسن، النجوم الزاهرة، جـ ٨، ١٧١.
 - (٤) المنصوري: ركن الدين بيبرس بن عبدالله المنصوري الناصري، الدوادر، (ت ٧٢٥هـ/١٣٢٤م)، زبدة الفكرة في تاريخ الهجرة، جـ ٩، تحقيق دونالد ريتشاردز، دار الكتاب العربي، بيروت، ١٩٩٨م، ص ٣٩٥؛ النويري، نهاية الأرب، جـ ٣٢٠/١٣؛ ابن إياس، بذائع الزهور، ق ١ جـ ١/٤١٩؛ ابن الديبع، قرة العيون، ص ٣٤٥.
 - (٥) الخزرجي، العقود اللؤلؤية، جـ ٣٠٨/١؛ المقرزي، السلوك، جـ ٤١٣/٢. الملك المؤيد هزبر الدين: السلطان الملك المؤيد داود بن يوسف بن عمر بن علي بن رسول الغساني الملقب هزبر الدين. كان ملكاً هماماً فارساً مقداماً جواداً كريماً. تولى ملك اليمن سنة ٦٩٦هـ/١٢٩٦م، توفي سنة ٧٢١هـ/١٣٢١م. أبو مخرمة، تاريخ ثغر عدن، ج ٢/٧٢.

وكان رد فعل دولة المماليك، أن كتب السلطان الناصر محمد بن قلاوون، والخليفة المستكفي بالله إنذاراً لملك اليمن (المؤيد هزبر الدين) وذلك سنة ٧٠٧هـ/١٣٠٧م^(١). كما جهّزت حملة عسكرية لردع ملك اليمن عما يقوم به^(٢). وكثيراً ما كان تجار الكارم يتدخلون لدى السلطان، ويحملون الكتب والرسائل من السلطان المملوكي إلى ملوك اليمن، ويحاولون تهدئة الأوضاع بين الدولتين^(٣)، خوفاً على مصالحهم التجارية من الضرر لأن عدن كانت من أهم مراكزهم.

ثم عادت العلاقات للتحسن من جديد، فأرسلت الهدايا المقررة منذ سنة ٧١١هـ/١٣١١م، وكان رسل صاحب اليمن يقابلون بالحفاوة والتكريم، ويخلع عليهم الخلع السنية^(٤). إلا أن مظاهر الخروج عن الطاعة، كانت تظهر أحياناً من قبل بعض سلاطين اليمن، ففي سنة ٧٣٠هـ/١٣٢٩م، قطعت الطريق على رسول ملك الهند القادم إلى مصر في اليمن، وسلبت الهدية، وقتل الرسول، فأنكر السلطان الناصر محمد على الملك المجاهد علي بن المؤيد، هذا العمل^(٥). وفي سنة ٧٥٢هـ/١٣٥١م، قام الملك المجاهد بمنع المراكب التجارية

(١) المنصوري، زبدة الفكرة، ص ٣٩٦؛ المقرئزي، السلوك، ج ٤١٣/٢. وانظر نص كتاب الخليفة إلى ملك اليمن لدى: المنصوري، زبدة الفكرة، ص ٣٩٦-٣٩٩. المستكفي بالله: أبو الربيع سليمان بن الحاكم بأمر الله ولد سنة ٦٨٤هـ/١٢٨٥م، بوع بالخلافة سنة ٧٠١هـ/١٣٠١م، وخطب له على المنابر في البلاد الشامية والمصرية. السيوطي، تاريخ الخلفاء، ص ٣٨٧.

(٢) الخزرجي، العقود اللؤلؤية، ج ٣٠٧/١-٣٠٨؛ المقرئزي، السلوك، ج ٤١٣/٢.

(٣) النويري، نهاية الأرب، ج ٣٢/١٣٠؛ الخزرجي، العقود اللؤلؤية، ج ٣٠٨/١.

(٤) السواداري، الدر الفاخر في سيرة الملك الناصر، ص ٢١٧؛ المقرئزي، السلوك، ج ٤٧٢/٢؛ ابن ياس، بدائع الزهور، ق ١ ج ٤٤١.

(٥) أبو الفداء، المختصر في أخبار البشر، ج ١١٩/٤؛ المقرئزي، السلوك، ج ١٣١/٣؛ ابن الوردي، تاريخ ابن الوردي، ج ٢/٢٨٤. المجاهد: السلطان الملك المجاهد أبو الحسن علي بن المؤيد داود بن المظفر يوسف بن رسول، بوع بالسلطنة سنة ٧٢١هـ/١٣٢١م، وعمره خمسة عشر سنة، واستمر فيها إلى أن توفي سنة ٧٦٤هـ/١٣٦٢م. أبو مخرمة، تاريخ ثغر عدن، ج ١٢٩/٢.

من الوصول الى جدة حنقاً على أهل الحجاز لخلافه مع أمير مكة عجلان بن رميثة^(١). ثم تحسنت العلاقات، فعادت الهدايا اليمنية تصل مصر، فقد أرسلت هدية سنة ٧٥٢هـ/١٣٥١م، وتبعتها هدية أخرى سنة ٧٥٣هـ/١٣٥٢م^(٢). واستمر تبادل الهدايا بين الدولتين حتى نهاية عصر دولة المماليك، مما يعدّ مؤشراً على استمرار العلاقات الودية، وإن كانت أحياناً تميل إلى الفتور^(٣).

وقد تجاوزت العلاقات اليمنية المملوكية حدّ ارسال الهدايا في بعض الأحيان إلى طلب ملوك اليمن المساعدة العسكرية من السلاطين المماليك، عندما تقوم ضدهم الثورات والمؤامرات. فقد أرسل الملك المجاهد علي بن المؤيد رسله إلى السلطان الملك الناصر محمد بن قلاوون سنة ٧٢٤هـ/١٣٢٤م لطلب النجدة، نتيجة لخروج اليمن عن طاعته، وتأمّر الناس عليه^(٤). فأرسل له السلطان الناصر، سنة ٧٢٥هـ/١٣٢٤م، نجدة مكونة من ألفي فارس،

(١) الفاسي، شفاء الغرام، ج٢/٢٩٩؛ الأزرق، أخبار مكة، ج٢/٢٨٣. عجلان بن رميثة تولى إمرة مكة سنة ٧٤٦هـ/١٣٤٥م، عدة سنوات، واشترك معه أحياناً بعض الأمراء، ثم أشرك بنيه في الإمارة. وكانت مدة ولايته ثلاثين سنة. دحلان، أمراء البلد الحرام، ص٤٨، ٤٩.

(٢) ابن الديبع، قرة العيون، ص ٣٦٤.

(٣) انظر استمرار تبادل الهدايا والسفارات بين الدولتين في سنوات مختلفة، منذ سنة ٧٦٢هـ/١٣٦٠م، وحتى سنة ٩٢٠هـ/١٥١٤م. لدى: ابن إياس بدائع الزهور، ق١ ج١/٥٧٢؛ الخزرجي، العقود اللؤلؤية، ج٢/١١٧، ج٢/١٣٠؛ ج٢/١٣٢؛ ج٢/٢٣٣، ج٢/٢٤٢؛ ابن الفرات، تاريخ ابن الفرات، م٩، ٤٥٨؛ ابن إياس، بدائع الزهور، ق٢ ج١/٤٨٥؛ ابن الحسين، غاية الأمان، ج٢/٦٤١. وانظر المراسلات والسفارات والهدايا في ف٤.

(٤) اليماني، بهجة الزمن، ص ١٤٤؛ ابن خلدون: عبد الرحمن بن محمد الحضرمي (ت ٨٠٨هـ/١٤٠٥ م) تاريخ ابن خلدون، المسمى كتاب العبر وديوان المبتدأ والخبر في أيام العرب والعجم والبربر ومن عاصرهم من ذوي السلطان الأكبر، (١٤ ج)، دار الكتاب المصري، القاهرة، دار الكتاب اللبناني، بيروت، ١٩٩٩م، ج١٠/٩٣٣-٩٣٤، ١٠٢٩-١٠٣٠؛ المقرئ، السلوك، ج٣/٧٢.

وعلى رأسهم أربعة أمراء^(١)، وقد تمكنت هذه الحملة من إقرار الأمور في اليمن، وألبسوا الملك المجاهدة خلعة السلطنة^(٢).

أما حكام جزر البحر الأحمر، فقد دانوا بالطاعة للسلطين المماليك، ومن مظاهر ذلك، إرسال حاكم جزر دهلك الهدايا للسلطين المماليك، فقد وصلت إحدى تلك الهدايا سنة ٧٨٩هـ/١٣٨٧م، وكانت تشمل على بعض الحيوانات النادرة^(٣).

وتجدر الإشارة إلى أن ملوك اليمن عملوا على تنشيط الحركة التجارية في عدن، ومن مظاهر ذلك؛ قيام الملك الأفضل العباس بن المجاهد، سنة ٧٧٥هـ/١٣٧٣م بنشر العدل والأمن في عدن، وكان قد زارها، وأبطل كثيراً مما أحدثه العمال^(٤). واهتموا بتوطيد العلاقات مع الدول ذات المصالح التجارية في آسيا وأفريقيا، فتوافدت رسل هذه الدول إلى اليمن، حتى أصبحت عدن قبلة الوافدين وملتقى السفارات^(٥).

-
- (١) ابن الحسين، غاية الأمانى، ج١/٥٠٢؛ انظر: الخزرجي، العقود اللؤلؤية، ج٢/٣٧؛ الوصابي؛ عبد الرحمن بن محمد بن عبد الرحمن الحبشي (ت ٧٨٢هـ/١٤٧٧م) تاريخ وصاب المسمى الاعتبار في التواريخ والآثار، تحقيق عبدالله الحبشي، مركز الدراسات والبحوث اليمني، صنعاء، ١٩٧٩، ص ١١٩؛ ابن الديبع، قرة العيون، ص ٣٥٥.
 - (٢) الذهبي: محمد بن أحمد بن عثمان (ت ٧٤٨هـ/١٣٤٨م) دول الإسلام، (ج٢)، دار احياء التراث الإسلامي، قطر، ١٩٨٨م، ج٢/٢٢٣؛ ابن حبيب: الحسن بن عمر بن الحسن (ت ٧٧٩هـ/١٣٧٧م) تذكرة التنينة في أيام المنصور وبنيه، (ج٣) تحقيق محمد أمين، دار الكتب، القاهرة، ١٩٧٦، ج٢/١٤٩؛ الخزرجي، العقود اللؤلؤية، ج٢/٣٧.
 - (٣) الخزرجي، العقود اللؤلؤية، ج٢/١٦٤.
 - (٤) ابن الديبع، قرة العيون، ص ٣٧٠. الأفضل العباس: السلطان الملك العباس بن المجاهد علي بن المؤيد دلود ابن المظفر يوسف بن رسول الغساني، تولى ملك اليمن سنة ٧٦٤هـ/١٣٦٣م، إلى أن توفي سنة ٧٧٨هـ/١٣٧٦م. كان الأفضل ملكاً سعيداً عاقلاً رشيداً عارفاً بالفقه والنحو واللغة. أبو مخرمة، تاريخ ثغر عدن، ج٢/١٠٥.
 - (٥) انظر علي سبيل المثال السفارات المحملة بالهدايا، التي قدمت إلى اليمن من خلال ميناء عدن، في سنوات مختلفة لدى: مجهول، تاريخ الدولة الرسولية، ص ٧٦، ٨٠، ٨١، ٨٥، ٩١، ٩٣، ١٨٦، ١٨٩، ٢٠٧؛ ابن الديبع، بغية المستفيد، ص ١٠٤، ١٠٨؛ ابن الديبع، قرة العيون، ص ٣٩٠؛ ابن الحسين، غاية الأمانى، ج٢/٥٦٥؛ عبد العال: محمد، بنو رسول وبنو طاهر، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، (دت)، ص ٤٣٤. وانظر المراسلات والسفارات في ف٤.

وهكذا تبين لنا من خلال الأمثلة والشواهد السابقة، أن العلاقات اليمينية المملوكية كانت تعيش حالات من المد والجزر تبعاً للظروف السياسية ومدى استقرارها في الدولتين، وقد حافظت دولة المماليك على بقاء العلاقات ودية مع اليمن، وإن اضطرت أحياناً لاستخدام التهديد، إدراكاً منها لأهمية موقع اليمن بالنسبة للبحر الأحمر، فمن خلال هذه العلاقات يمكن ضبط أمن البحر الأحمر وحمايته، والعمل على تنشيط التجارة في موانئه وحمايتها.

وبقيت العلاقات اليمينية المملوكية ودية وشبه مستقرة، إلى أن قام سلاطين دولة المماليك الثانية وعلى رأسهم السلطان الأشرف برسباي بتشجيع التجارة في ميناء جدة على حساب ميناء عدن، مع بدايات القرن التاسع الهجري/الخامس عشر الميلادي، فشاب العلاقات نوعاً من الفتور^(١).

ج. النوبة^(٢):

يتضح اهتمام سلاطين المماليك، بأمن الساحل الأفريقي للبحر الأحمر من خلال علاقاتهم مع ممالك النوبة المسيحية، واهتمامهم بحماية ميناء سواكن. وكانت بداية هذه العلاقات، هو احتجاج الظاهر بيبرس سنة ٦٦٢هـ/١٢٦٣م، على حاكم جزيرة سواكن، لتعرضه لأموال المتوفين من التجار المصريين، فأرسل إليه الظاهر بيبرس رسولاً ينكر عليه ذلك^(٣). والظاهر أن حاكم سواكن لم يستجب لهذا الإنذار، مما دفع الظاهر بيبرس لإرسال

(١) المقريزي، السلوك، جـ ٧، ٢٧٧؛ الصيرفي، نزهة النفوس، جـ ٣، ٣٠٢؛ طقوش: محمد سهيل، تاريخ المماليك في مصر وبلاد الشام، دار النفائس، بيروت- لبنان، ١٩٩٧، ص ٤٠٥، ٤٠٦. وللمزيد حول ذلك، انظر: التجوير (التنافس بين الموائئ) في هذا الفصل لاحقاً.

(٢) السنوبة: بلاد واسعة عريضة في جنوبي مصر، وأول بلاد النوبة بعد أسوان، ومدينة النوبة دمقلة. باقوت، معجم البلدان، جـ ٥/٣٠٩.

(٣) المقريزي، السلوك، جـ ٥/٢؛ ابن عبد الظاهر، الروض الزاهر، ص ٢٤٨؛ مسعد: مصطفى محمد، الإسلام والنوبة في العصور الوسطى، مكتبة الانجلو المصرية، القاهرة، ١٩٦٠، ص ١٤٤.

توالى الأحداث في النوبة على نمط واحد، وهو تمرد بعض الملوك على هذه الشروط، وتسيير الحملات إليهم من السلاطين المماليك، وتنتهي هذه الحملات عادة إلى تتويج منافس تحت رعاية المماليك، على العرش^(١)، أو دعم أحد الملوك ضد تمرد يقوم ضده. نذكر من ذلك الحملات التي أرسلها، السلطان المنصور قلاوون، سنة ٦٨٥هـ/١٢٨٦م^(٢)، وسنة ٦٨٦هـ/١٢٨٧م^(٣).

وبعد هذه الحملات، عقدت معاهدة بين السلطان قلاوون وسمعان ملك النوبة نصت أن يكون نصف إيراد النوبة للسلطان، وأن لا تهدد النوبة الأطراف الجنوبية لدولة المماليك^(٤). وحلف ملك النوبة اليمين على ذلك^(٥).

وكانت هدايا النوبة المقررة سنوياً تصل تبعاً إلى مصر^(٦)، وأحياناً يتقدم الرسل بطلب النجدة من السلطان لمؤازرة الملك وتقويته. ولم يتوان السلاطين المماليك عن إرسال التجاريد العسكرية، وغالباً ما كان متولي قوص يترأس هذه الحملات^(٧).

-
- (١) شبيكه؛ مكي، مملكة الفونج الإسلامية، معهد الدراسات العربية، القاهرة، ١٩٦٣-١٩٦٤، ص ١٥.
 - (٢) ابن خلدون، تاريخ ابن خلدون، ج ١٠/٨٦٢-٨٦٣.
 - (٣) ابن حبيب، تذكرة التتبيه، ج ١/١٠٨؛ ابن خلدون، تاريخ ابن خلدون، ج ١٠/٨٦٢-٨٦٣.
 - (٤) ابن عبد الظاهر، تشریف الأيام والعصور، ص ٤٦.
 - (٥) انظر نص اليمين لدى: ابن عبد الظاهر، تشریف الأيام والعصور، ص ٢٣١.
 - (٦) ابن حبيب، تذكرة التتبيه، ج ١/٢٦٣-٢٦٤؛ المقرئ، السلوك، ج ٢/٣٧٩؛ ابن إياس، بدائع الزهور، ق ١ ج ١/٤١٨، ٤٤١.
 - (٧) أبو الفداء، المختصر في أخبار البشر، ج ٤/٦٥؛ ابن الوردي، تاريخ ابن الوردي، ج ٢/٢٤٥؛ الدواداري، الدر الفاخر، ص ٢٩١؛ مجهول: تاريخ سلاطين المماليك، تحقيق زيترستين، ليند بريل، ١٩١٩م، ص ١٦٥.

ولم يرد في المصادر إشارة لحملات عسكرية بعد الحملة التي أرسلت سنة ٧٦٧هـ/ ١٣٦٥^(١)، إذ يعتقد أن انتشار الإسلام وتراجع المسيحية في تلك المنطقة جعل المماليك يتقون بحكامها الجدد من المسلمين^(٢). يضاف إلى ذلك تحول الطريق التجاري من عيذاب إلى جدة والطور، فتحوّلت سياسة المماليك إلى الاهتمام بالحجاز والطريق الجديد، أكثر من بلاد النوبة.

د. الحبشة:

حكم العلاقات الحبشية المملوكية عاملان هما: المسلمون الموجودون على ساحل الحبشة، والذين تمكنوا من إقامة سبع إمارات إسلامية تدعى دول الطراز الإسلامي^(٣).

- (١) ابن العراقي: أحمد عبد الرحيم بن الحسين أبي زرعة (ت ٨٢٦هـ/ ١٤٢٢م) الذيل على العبر في خبر من غبر، (٢ق)، تحقيق صالح مهدي عباس، مؤسسة الرسالة، بيروت، ١٩٨٩، ق ١/١٩٢؛ ابن إياس، بدائع الزهور، ق ٢ ج ١/٢٩.
 - (٢) حسن: يوسف بن فضل، مقدمة في تاريخ الممالك الإسلامية في السودان الشرقي، مطبعة الجبلوي، القاهرة، ١٩٧١، ص ١٥.
 - (٣) دول الطراز الإسلامي: البلاد المقابلة لبر اليمن، على بحر القلزم، وما يتصل به من بحر الهند، ويعبر عنها بالطراز الإسلامي لأنها على جانب البحر كالطراز له. القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٥/٣١٠. وقد تكونت إمارات الطراز هذه نتيجة زيادة عدد المسلمين في هذه المنطقة، ذات الأهمية البالغة في تجارة البحر الأحمر، وتبلور الوجود الإسلامي بهذه المناطق من الناحية السياسية في سبع إمارات ظهرت مع بداية القرن الرابع عشر الميلادي. عبدالعال، بنو رسول ص ٤٣٨-٤٣٩؛ بصيلي: الشاطر، تاريخ وحضارات السودان الشرقي والأوسط، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٧٢، ص ١٨٧. وهذه الإمارات هي: أوفات، دوارو، أرابيني، هديا، شرخا، بالي، دارة. القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٥/٣١١-٣١٤.
- وقد تأرجحت ما بين التبعية السياسية لملك الحبشة والاستقلال عنه، ومحاربه أحياناً، وكانت إمارة أوفات اقواها جميعاً، وقد شهد القرنان الرابع عشر والخامس عشر الميلاديين. سلسلة من المعارك بين الحبشة ودول الطراز الإسلامي، بسبب التنافس للسيطرة، على المراكز التجارية في داخل الحبشة، وميناء زيلع على الساحل الصومالي، واستعان مسلموا الحبشة بدولة المماليك، ولكن بعد المسافة ووعورة الطريق لم يتح للمماليك، أن يقدموا المساعدة الفاعلة. قاسم، علاقات مصر، ص ١٣٨-١٣٩؛ عبد العال، بنو رسول، ص ٤٤٠. ووقف السلاطين المماليك إلى جانب دول الطراز في صراعها مع الحبشة، وكذلك ملوك اليمن، فكان لذلك اثره في تأمين التجارة مع ساحل شرق أفريقيا، حيث كانت ترد إلى موانئها متاجر الهند وغيرها. عبد العال، بنو رسول، ص ٤٤٣.

والعلاقة الدينية بين الحبشة وكنيسة القديس مرقص في الإسكندرية، فمن هذه العوامل انطلقت العلاقة بين الدولتين.

فقد رأت دولة المماليك باعتبارها القوة الإسلامية الأولى أن من واجبها حماية المسلمين في دول الطراز الإسلامي، إضافة إلى أن الموقع الجغرافي لهذه الدول على الساحل الجنوبي الغربي للبحر الأحمر، والساحل الصومالي، جعلها تسيطر على حركة التجارة في شرق أفريقيا من خلال إشرافها على عدة موانئ أهمها زيلع^(١). كما تحكمت في الطرق المؤدية إلى الداخل، بحيث كانت التجارة الإفريقية الصادرة والواردة تصل إلى الساحل من خلال موانئ دول الطراز الإسلامي^(٢).

ومن هنا ظهرت أهمية المحافظة على هذه الكيانات السياسية الإسلامية قائمة، كي تمنع وصول الحبشة إلى المنافذ البحرية، مما يؤدي إلى تحكمها بطريق التجارة الدولية، وبذلك يختل أمن البحر الأحمر، والسيطرة المملوكية عليه.

أما العلاقة الدينية، فقد كان الأحباش بحاجة دائمة للكتب الدينية، والأساقفة من الكنيسة المصرية في الإسكندرية. وتأمين مرور آمن لحاجهم إلى كنيسة القيامة في فلسطين. لذلك آثروا الارتباط بعلاقات ودية مع دولة المماليك^(٣).

(١) زيلع: قرية على ساحل البحر من ناحية الحبشة. ياقوت، معجم البلدان، جـ ٣/١٦٤؛ قال عنها ابن بطوطة: مدينة كبيرة لها سوق عظيمة، ابن بطوطة، الرحلة، ص ٢٧٠.

(٢) انظر ما قاله ياقوت عن زيلع: حيث ذكر انه كان فيها سوق يجلب إليه الماعز من بلاد الحبشة. ياقوت، معجم البلدان، جـ ٣/١٦٤. وما يجلب من سلع أفريقيا عبر مقدشو كالصندل والأبنوس والعنبر والعاج، ياقوت، معجم البلدان، جـ ٥/١٧٣. وانظر ما ذكره ابن بطوطة عن موانئ بلاد السواحل ومنها، مدينة زيلع، ومدينة مقدشو، حيث ذكر السلع وطريقة استقبال المراكب. ابن بطوطة، الرحلة، ص ٢٧٠؛ عبد العال، بنو رسول، ص ٤٤٣؛ عاشور، بحوث ودراسات في تاريخ العصور الوسطى، ص ٢٨٣.

(٣) ابن عبد الظاهر، تشریف الأيام والعصور، ص ٤٧؛ قاسم، علاقات مصر، ص ١٤٥.

كما حرص ملوك الحبشة على مخاطبة السلاطين المماليك بعبارات التضيخيم، وإظهار الولاء والطاعة لهم. فعندما أرسل ملك الحبشة الحطي أمحرا كتاباً إلى السلطان الملك الظاهر بيبرس يطلب فيه مطراناً من كنيسة الإسكندرية، خاطبه قائلاً: "أقل المماليك يقبل الأرض وينهي بين يدي السلطان الملك الظاهر خلد الله ملكه ... فيرسم مولانا السلطان ... وعندي في عسكري مائة ألف فارس مسلمين، وأما النصارى فكثير ... وكلهم غلمانك وتحت أوامرك، والمطران الكبير يدعو لك، وكل من يصل من المسلمين إلى بلادنا، نكون له أقل المماليك، ونحفظهم..."^(١).

بقيت العلاقات الحبشية المملوكية تتراوح بين الود الظاهر، والعداء الخفي، فتمثلت مظاهر الود من خلال الهدايا التي كانت ترسلها الحبشة إلى مصر لخدمة أهدافها الدينية، ومن ذلك الهدية التي أرسلت سنة ٧٨٨هـ/١٣٨٦م، وكان من ضخامتها أن حملت على عشرين جملاً، واحتوت على طرائف من بلاد الحبشة^(٢).

ويستدل من السفارات الحبشية المحملة بالهدايا، استمرار العلاقات الودية مع دولة المماليك الثانية. منها على سبيل المثال، الهدية التي أرسلت سنة ٨٤١هـ/١٤٣٧م في عهد السلطان الأشرف برسبائي ومعها كتاب السلام والتوصية بالنصارى وكنائسهم^(٣). وهدية أخرى في سنة ٨٤٧هـ/١٤٤٣م احتوت على أكثر من مائتين من الرقيق، وسبعين جارية، وأواني

(١) الذهبي، تاريخ الإسلام، حوادث سنة ٦٧١-٦٨٠هـ، ص ١١؛ المقرئ، السلوك، ج ٢/٨٩؛ الدوادري: أبو بكر بن عبدالله بن أبيك، الدرر الزكية في أخبار الدولة التركية، تحقيق أولرخ هارمان، قسم الدراسات الإسلامية بالمعهد الألماني للأثار، القاهرة، ١٩٧١، ج ٨ من كنز الدرر، ص ١٧٥، وانظر نص كتاب ملك الحبشة، ورد السلطان عليه، لدى: النوبري، نهاية الأرب، ج ٣٠/٢١١-٢١٢.

(٢) أبو المحاسن، النجوم الزاهرة، ج ١١/٢٠٢-٢٠٣؛ المقرئ، السلوك، ج ٥/١٩٢.

(٣) الصيرفي: علي بن داود الجوهري (ت ٩٠٠هـ/١٤٩٤م) نزهة النفوس والأبدان في تواريخ الزمان، (ج ٣)، تحقيق حسن حبشي، دار الكتب، القاهرة، ١٩٧٠م، ج ٣/٣٩٨.

من الذهب^(١).. وكانت آخر سفارة حبشية إلى مصر هي التي وردت سنة ٩٢٢هـ/١٥١٦م في عهد السلطان قانصوه الغوري، أرسل خلالها ملك الحبشة الهدايا للسلطان، وطلب أن يأذن له بزيارة كنيسة القيامة بالقدس^(٢). وفي ذلك إشارة إلى استمرار العلاقات بين الدولتين حتى نهاية دولة المماليك، على الرغم من مظاهر العداء التي كانت تخفيها الحبشة.

أما علاقة الحبشة بدول الطراز الإسلامي، فكانت متذبذبة بين تبعية دول الطراز لها، والعداء والحروب أحيانا حيث بقيت الحبشة تحاول السيطرة على إحدى المنافذ البحرية؛ لتخرج من عزلتها الداخلية إلى أن تمكنت من الاستيلاء على ميناء زيلع سنة ٨١٧هـ/١٤١٤م على الرغم من دعم اليمن لدول الطراز، فاصبح للحبشة المسيحية نافذة تطل منها على البحر والعالم الخارجي^(٣).

وتمثل عداء الحبشة لدولة المماليك بمحاولاتها الخفية التحالف مع الغرب الصليبي، في مشاريع صليبية هدفها القضاء على دولة المماليك وتجارتها في البحر الأحمر، وسنبين ذلك لاحقاً.

وهكذا كانت العلاقات الودية تخدم المصالح الاقتصادية لدولة المماليك، والمصالح الدينية للحبشة.

-
- (١) السخاوي، التبر المسبوك، و٦٧.
 - (٢) ابن طولون، مفاكهة الخلان، ج٢/٥. قانصوه الغوري: السلطان الملك الأشرف أبو النصر قانصوه بن عبدالله الجركسي المشهور بالغوري، تولى السلطنة سنة ٩٠٦هـ/١٥٠٠م، لمدة خمسة عشر سنة. الحنبلي، شذرات الذهب، ج٨/١١٣-١١٥؛ المقريزي، الخطط، ج٣/١٤٠.
 - (٣) القلقشندي، صبح الأعشى، ج٥/٣٢٠-٣٢١، عطية، سياسة المماليك، ص ٢٦٦. وللمزيد عن العلاقات بين مصر والحبشة. انظر: عاشور، بحوث ودراسات في تاريخ العصور الوسطى، ص ٢٧٩. وعن العلاقات بين مسلمي الزيلع والحبشة، انظر: عبدالحليم: رجب محمد، العلاقات السياسية بين مسلمي الزيلع ونصارى الحبشة في العصور الوسطى، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٥.

٢. وسائل حماية الموانئ والطرق المؤدية إليها

أ- جوازات المرور، وإغلاق البحر الأحمر، وبيع الموانئ.

- جوازات المرور

عرفت الدولة الإسلامية نظام جوازات المرور قبل العصر المملوكي، فقد ورد ما يفيد ذلك لدى الطبري: "تخرج من مرو إلى بلخ بغير جواز"^(١). كما يستنتج من وصف ابن جبير لطريقة دخول المسافرين لميناء الإسكندرية ومغادرتهم ميناء عيذاب إلى جدة، وجود كشف منظمة بأسماء المسافرين وصفاتهم وأماكن قدومهم، إضافة إلى استجوابهم عن أسباب قدومهم ومقاصدهم^(٢). وهو ما يشبه عمل نظام الجوازات والجهات الأمنية في وقتنا الحالي.

ويستدل مما أورده القلقشندي على تطبيق نظام جوازات المرور قبل العصر المملوكي وخلافه. فعندما تناول ذلك أدرجه تحت عنوان "في أوراق الجواز"، وقال: "هي المعبر عنها في زماننا بأوراق الطريق"^(٣). ويفهم من ذلك أن جواز المرور كان يقال عنه أوراق الطريق في عصر القلقشندي (٧٥٦هـ - ٨٢١هـ / ١٣٥٥م - ١٤١٨م)، ولكن قبل ذلك أطلق عليه أوراق الجواز، أو الجواز. وفي ذلك إشارة صريحة لاستخدامه من قبل.

وعليه، فإن جواز المرور، كان معروفاً في الدولة الإسلامية، وربما كان مدى التشدد بتطبيق استخدامه مرتبطاً بالظروف السياسية.

(١) الطبري: محمد بن جرير (ت ٣١٠هـ / ٩٢٢م) تاريخ الأمم والملوك المعروف بتاريخ الطبري،

(٥ج)، دار الكتب العلمية، بيروت، لبنان، ١٩٩٥، ج ٤/٣٦.

(٢) ابن جبير، الرحلة، ص ١٣، ٣١.

(٣) القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٧/٢٥١.

وفي عصر دولة المماليك اهتم سلاطين هذه الدولة وعلى رأسهم السلطان المنصور قلاوون باستخدام جوازات المرور كوسيلة أمنية فعالة، لضبط أمن البلاد؛ خشية من الجواسيس، وبشكل خاص التجار الأجانب. وكان الهدف حماية مصالح الدولة السياسية، والاقتصادية التي تمثلت بمنع وصول الأجانب إلى موانئ البحر الأحمر وسواحله، حيث تصل المراكب التجارية المحملة بسلع الشرق، وحفاظا على حياة التجار وأموالهم^(١).

ومن أجل تحقيق ذلك من هذا النظام كان موظفو ديوان الجمرك موجودين في ميناء الإسكندرية، ومدينة دمياط باعتبارهما مراكز دخول القادمين من المغرب العربي، والغرب الأوربي من التجار والمسافرين. وكذلك في قطيا كمركز جمركي على الطريق المؤدي إلى بلاد الشام. فلا يستطيع أحد تجاوز هذه المراكز دون حصوله على جواز المرور الذي عبر عنه ابن بطوطة بأوراق البراءة^(٢).

أما عن صيغة الجواز، فقد أشار إلى ذلك القلقشندي بقوله: "وتكون ورقة الطريق في ثلاثة أوصال في قطع". يكتب في أعلاها سطر واحد، صورته: "ورقة طريق على يد فلان بن فلان". ويكتب أيضا بغير بسملة: "رسم بالأمر الشريف العالي المولوي السلطاني الملكي الفلاني... أن يمكن فلان الفلاني، وتذكر ألقابه من التوجه إلى جهة قصده والعود"^(٣).

ويستنتج مما أورده ابن بطوطة، والقلقشندي أن معاملة المسافرين في استخدام جواز السفر كانت تتم حسب مقدارهم ومكانتهم. فعندما ذكر ابن بطوطة، مدينة دمياط، قال: "إذا

(١) ابن عبد الظاهر، تشریف الأيام والعصور، ص ٥١؛ سرور: محمد جمال الدين، دولة بني قلاوون في مصر، دار الفكر العربي، القاهرة، ١٩٨١، ص ٣٤٣؛ Stanley, Lane poole., A History of Egypt in the Middle Ages, FRANK Cass and CO. LTD, 1968, p 281.

(٢) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٥١، ص ٧٢؛ ابن جبير، الرحلة، ص ١٣.

(٣) القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٧/٢٥١-٢٥٢.

دخلها أحد، لم يكن له سبيل إلى الخروج عنها إلا بطابع الوالي، فمن كان من الناس معتبراً، طبع له على الكاغد (الورق) ، يستظهر به لحراس بابها، وغيرهم يطبع على ذراعه فيستظهر به^(١).

وأشار إلى ذلك القلقشندي بقوله: "فإن كان متميز المقدار كتب، ويعامل بالإكرام والاحترام"، وهكذا يكتب لكل من يحصل على ورقة الجواز حسب مقداره وألقابه، ومرافقيه، وما يقدم له من النفقة، أو إذا رسم له بشيء من خيل البريد^(٢).

وتعبيراً عن دقة تطبيق هذا النظام، وآثاره الإيجابية على المسافرين، ومصالح الدولة، قال ابن بطوطة أثناء مروره من قطية^(٣) جمرک مصر الشرقي على الحدود الشامية المصرية^(٤): "ولا يجوز عليها أحد إلى الشام إلا ببراءة من مصر، ولا إلى مصر إلا ببراءة من الشام احتياطاً على أموال الناس، وتوقياً من الجواسيس"^(٥).

وكان لا يسمح لأي أجنبي المرور من مصر بحراً أو براً إلا بحصوله على جواز سفر، ففي سنة ٨٤٣هـ/١٤٣٩م، حضر الرسول البابويح البرتو دا سارتانو (Alberto de

(١) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٥١.

(٢) القلقشندي، صبح الأعشى، ج٧/٢٥٢-٢٥٣.

(٣) قطية: قرية في طريق مصر، في وسط الرمل قرب الفرما. ياقوت، معجم البلدان، ج٤/٣٧٨. وهي على الطريق البري بين مصر وبلاد الشام. ابن بطوطة، الرحلة، ص ٧٢.

(٤) حمزة: عادل عبد الحافظ، قطية، جمرک مصر الشرقي في العصور الوسطى، المجلة المصرية التاريخية، م٣٧، ١٩٩٠، ص ٤٥.

(٥) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٧٢.

(sartano) إلى القاهرة، والتمس من السلطان الظاهر جقمق^(١) أن يمنحه هو ورفاقه جوازاً للمرور إلى الحبشة^(٢).

وبلغ الجواز من أهميته، أن أصبح سبيل المسافرين والتاجر في مصر^(٣)، فمن يحمل هذا الجواز يتمتع بحماية السلطان، وبإستطاعته السفر بأمان عبر البحر الأحمر، وبدون ذلك يعرض حياته للخطر^(٤).

ولهذا النظام (الجوازات) فوائد عديدة للتجار والدولة المملوكية، فبوساطته تدون أسماء التجار ومناطق دخولهم وخروجهم من البلاد، وما معهم من اتباع. ويسهل بذلك للدولة الاطمئنان على حياتهم وأموالهم، كما أنها تضمن صحة الضرائب التي تستوفى منهم^(٥). ويحمي هذا النظام مصالح الدولة السياسية والاقتصادية من التجسس، حيث كان الجواز، يعد لمن يحصل عليه من الأجانب بمثابة تقرير خطير عن السياسة التجارية التي رسمتها دولة المماليك في البحر الأحمر والمحيط الهندي^(٦).

(١) الظاهر جقمق: الملك الظاهر سيف الدين أبو سعيد جقمق العلاني الظاهري، تولى السلطنة سنة ٨٤٢ هـ/١٤٣٨م، وخلع نفسه من الملك في مرض موته سنة ٨٥٧ هـ/١٤٥٣م. أبو المحاسن، مورد اللطافة، ج ١٥٨/٢؛ المقرئزي، الخطط، ج ١٣٩/٣.

(٢) دراج: أحمد، المماليك والفرنج، دار الفكر العربي، القاهرة، ١٩٦١، ص ٥١؛ دراج، عيذاب، ص ٦٩.

(٣) طافور: بيرو، (ت ٨٨٩ هـ/١٤٨٤م) رحلة طافور في عالم القرن الخامس عشر الميلادي، ترجمة حسن حبشي، دار المعارف، القاهرة، ١٩٦٨، ص ٨٤-٨٦؛ الأشقر، تجارة التوابل، ١٠٩؛ لبيب، التجار الكارمية، ص ١٨.

(٤) Subhi, Labib., Egyptian Commercial Policy in the Middle Ages., in Studies in the Economic History of the Middle East from the Rise of Islam to the Present, New York. Toronto. 1970, p69.

(٥) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٧٢؛ وانظر ابن جبير، الرحلة، ص ١٣، ص ٣١؛ اليوزيكي، تاريخ تجارة مصر، ص ٦٩؛ الأشقر، تجارة التوابل، ص ١٠٩.

(٦) قال ابن بطوطة: "توقيا من الجواسيس". ابن بطوطة، الرحلة، ص ٧٢؛ لبيب، التجار الكارمية، ص ١٨.

ومع التطبيق الدقيق لنظام جوازات المرور في دولة المماليك، كان البحر الأحمر مغلقاً أمام غير المسلمين، فلم يكن يسمح للسفن الهندية والصينية بتجاوز ميناء عدن، إذ كانت عملية نقل السلع من عدن إلى موانئ البحر الأحمر تتم بالسفن العربية^(١)؛ لدراسة العرب بالملاحاة في البحر الأحمر، وربما لأسباب أمنية أيضاً. وبقي هذا النظام مطبقاً حتى بدأت عملية التجوير (التنافس بين الموانئ) حيث وصلت السفن الهندية لأول مرة إلى ميناء جدة سنة ٨٢٥هـ/١٤٢١م^(٢).

وكإجراء وقائي، كان دخول البحر الأحمر محرماً على الفرنج منذ عصر الحروب الصليبية لأسباب أمنية. وهي حماية المقدسات الإسلامية، وأقاليم الدولة الإسلامية خشية قيام تحالف بين الحبشة والغرب^(٣). واقتصادية لمنع الفرنج من الحصول على السلع الشرقية دون وساطة دولة المماليك، والقضاء على تجارة موانئ البحر الأحمر مصدر ثراء المماليك. ففي مصر، لم يكن يسمح للغربيين بتجاوز مدينة القاهرة جنوباً، وحرّموا من التجوال في داخل البلاد المصرية، كي لا يصلوا إلى سواحل البحر الأحمر، ويتمكنوا من معرفة مصادر التجارة الشرقية^(٤)، وفي بلاد الشام، لم يكن يسمح للنصارى تجاوز مدينة اللاذقية^(٥) جنوباً^(٦).

-
- (١) المقرئزي، السلوك، ج ٧/١١١؛ عطية، سياسة المماليك، ص ٥٨؛ ربيع، وثائق الجيزا، ص ١٣٤.
 - (٢) المقرئزي، السلوك، ص ٧/١١١؛ غوانمة، في التاريخ والحضارة، ص ٢٢١؛ فهمي، طرق التجارة الدولية، ص ١٣٦.
 - (٣) صالح: محمد أمين، تجارة البحر الأحمر في عصر المماليك الجراكسة، بحث منشور ضمن كتاب البحر الأحمر في التاريخ والسياسة، سمنار الدراسات العليا، جامعة عين شمس، القاهرة، ١٩٨٠، ص ١٦٧.
 - (٤) ابن عبد الظاهر، تشریف الأيام والعصور، ص ٥١؛ عثمان: شوقي عبد القوي، تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية، المجلس الوطني للثقافة، الكويت، ١٩٩٠، ص ٢٠٦.
 - (٥) اللاذقية: اسم لموضع من ناحية وادي القرى قرب تبوك، ياقوت، معجم البلدان، ج ٤/١٤٤، قال عنها ابن بطوطة: قرية كبيرة حسنة، لها بساتين النخل والمياه، يقيم بها الحجاج أربعاً، وإليها ينتهي تجار نصارى الشام، لا يتعدونها، ابن بطوطة، الرحلة ص ١٣٣.
 - (٦) ابن بطوطة، الرحلة ص ١٣٣؛ غوانمة: يوسف، التاريخ الحضاري لشرقي الأردن في العصر المملوكي، دار الفكر، عمان، ط ٢، ١٩٨٢، ص ٨٧.

وتجدر الإشارة إلى أن الأهمية الإستراتيجية، للبحر الأحمر، وطرقه التجارية، قد زادت، خلال القرن الثامن الهجري/الرابع عشر الميلادي. نتيجة لاضطراب الأوضاع السياسية والأمنية على الطريق البري الآسيوي. فكانت الحروب الدائرة بين العثمانيين والمغول، والتكاليف الباهظة لنقل السلع عبر هذا الطريق في ظل هذه الظروف من الصعوبات التي يواجهها التجار. لذلك تركزت الحركة التجارية عبر طريق البحر الأحمر وموانئه^(١). الأمر الذي تطلب من دولة المماليك، زيادة الاهتمام بطرق ووسائل توفير الأمن والحماية للبحر الأحمر وطرقه وموانئه.

ومن الضرورة بمكان، الإشارة إلى موقف دولة المماليك في الدفاع عن مصالحها الاقتصادية ضد تشجيع ايلخانات المغول وأرمينية للتجارة عبر الطريق الآسيوي خلال القرن السابع والثامن الهجريين/الثالث عشر والرابع عشر الميلاديين. فقد جرد سلاطين المماليك عدة حملات لأرمينية حيث أخضعت، وقرر عليها ضريبة سنوية تؤديها لدولة المماليك بلغت ألف ألف ومائتي ألف درهم. وخاضوا عدة حروب مع المغول^(٢).

ولم يغفل السلاطين المماليك تنظيم البريد ومحطاته، واستخدام الحمام الزاجل وبناء الأبراج له في المحطات الهامة، والموانئ والثغور، وذلك ضمانا لسرعة وصول الأخبار،

(١) ماركو بولو؛ نيقولو، رحلات ماركو بولو، ترجمة عبد العزيز جاويد، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ط٢، ١٩٩٥م، ج١/١٧؛ صبرة، عفاف، العلاقات بين الشرق والغرب، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٣، ص١٠٨-١٠٩؛ عاشور، بحوث ودراسات في تاريخ العصور الوسطى، ص ١٣٥؛ Clive, Day., A History of Commerce, Longhans, Grean and CO. 1934, p 129.

(٢) الفلشندي، صبح الأعشى، ج٨/٣١؛ الأشقر، تجارة التوابل، ص ١٤٧.

وحفظ أمن البلاد، فقد كانت مراكز الحمام الزاجل متصلة بين المدن والموانئ، ومنها قوص وأسوان وعيذاب^(١)، ومن القاهرة إلى السويس^(٢)، وقطنيا^(٣).

هذه هي الوسائل -إضافة إلى الأسطول الذي سنتناوله لاحقاً- التي حافظت بها دولة المماليك على البحر الأحمر وتمكنت من خلالها حمايته، وبسط سيطرتها السياسية عليه والتي بلغت إلى الجنوب من سواكن، وربما بلغت نهاية هذا البحر في أغلب الأحيان.

ب. الحملات والتجريد العسكرية:

حرص السلاطين المماليك على توفير الأمن للموانئ والطرق المؤدية إليها نتيجة لأهميتها الاقتصادية، لذلك لم تخل المراسيم الصادرة عنهم من توصية ولاتهم ونوابهم في الولايات والمدن بحفظ أمن مناطقهم. فقد ورد في مرسوم نقل ولاية الوجه القبلي الذي صدر في أيام السلطان الظاهر برقوق، ضرورة حفظ أمنه باعتباره باب اليمن والحجاز، إذ يدخل من خلاله السفراء والتجار وغيرهم، وقد جاء فيه: "وكثرة السلاك لسبله... والوراد لثله، والوفاد من قبله، وهو منهج التجار في التوجه من أبوابنا الشريفة والجواز، وباب اليمن والحجاز، وفي الحقيقة هذا المجاز يتعين له الحفظ، وفيه الاحتراز..."^(٤).

(١) ابن فضل الله: أبو العباس أحمد بن يحيى العمري (ت ٧٤٩هـ/١٣٤٩م) التعريف بالمصطلح الشريف، تحقيق سمير الدروبي، منشورات جامعة مؤتة، الأردن، ١٩٩٢، ص ٢٨٣؛ وأنظر القلقشندي، صبح الأعشى، ج ١٤/٤٣٧-٤٣٨.

(٢) العسقلاني: شافع بن علي الكاتب (ت ٧٣٠هـ/١٣٢٩م) الفضل المأثور من سيرة السلطان الملك المنصور، تحقيق عمر عبد السلام تدمري، المكتبة العصرية، بيروت، ١٩٩٨م، ص ١٢١.

(٣) صبح الأعشى، ج ١٤/٤٣٧-٤٣٨؛ حمزة، قطية، ص ٥٧.

(٤) القلقشندي، صبح الأعشى، ج ١١/٤٢١.

كما ورد في المرسوم الشريف الصادر من السلطان الناصر محمد بن قلاوون سنة ٧٣٤هـ/١٣٣٣م، لنائب ينبع،: "وليؤمن الطريق، وليأخذ بقلوب الجلابية، فإنهم في توسيعهم على أهل الحرمين كالمصدقين، وإن كانوا تجاراً ببضاعة...^(١)".

وكانت أولى الخطوات العملية في حماية الموانئ والثغور قد بدت واضحة في عهد الظاهر بيبرس، إذ اهتم بالأسطول، وصناعة السفن، فكان يتفقد دار الصناعة بنفسه^(٢)، نظراً لما يمثلته الأسطول من أهمية في حماية سواحل الدولة المملوكية، وتدعيم الاقتصاد المملوكي في ظل الأخطار الخارجية التي كانت تهدد دولة المماليك.

وكان لدولة المماليك عدد من السفن الحربية المخصصة لحماية موانئ البحر الأحمر، على غرار الفاطميين الذين كان لهم أسطول بعيداب لحماية الكارم فيما بين عيذاب وسواكن^(٣). فقد أشار السخاوي إلى وجود خمسة مراكب كانت تخرج لكشف الأخبار، وفيها جماعة من المماليك السلطانية^(٤).

وعندما رسم الظاهر بيبرس لمتولي قوص وهو علاء الدين الخازندار بأن يتوجه إلى سواكن، لحماية تجار الكارم، خرج وصحبته عدداً من المراكب، وجهر إليه من القصير خمسة سفن حربية^(٥). ولعل هذه الأمثلة، تكون دليلاً كافياً على وجود أسطول حربي للمماليك في البحر الأحمر لحماية الموانئ والتجار.

(١) القلقشندي، صبح الأعشى، ج ١٢/٢٥٩.

(٢) ابن عبد الظاهر، الروض الزاهر، ص ٩٢؛ أبو المحاسن، التجوم الزاهرة، ج ٧/١٣٩-١٤٠.

(٣) القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٣/٥٩٧.

(٤) السخاوي، التبر المسبوك، و ٤٠.

(٥) العيني، عقد الجمان، ج ١/٤٢٨. الخازندار: متولي وظيفة الخازندارية، وهي الوظيفة الثانية عشر من الوظائف النديوانية، موضوعها التحدث في خزائن الأموال السلطانية من نقد وقماش، ويتولاها أمير ألف. القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٤/٢١.

ولكن العقبة الكأداء التي واجهت دولة المماليك، تمثلت في خروج العربان عن طاعتها، وقطعهم لطرق القوافل في الصحراء الشرقية، ومهاجمة الموانئ ونهبها أحياناً وقد زخرت المصادر المملوكية بأنباء التجاريد العسكرية، لمواجهة تمرد العربان وخروجهم، وسنذكر منها ما يعد حملات رئيسية.

ففي سنة ٦٥١هـ/١٢٥٣م، ثار العربان ببلاد الصعيد، وقطعوا طريق التجارة فامتنع التجار وغيرهم من السفر، فأرسلت إليهم تجريدة تمكنت من القضاء عليهم، وإعادة الأمن للطرق التجارية^(١). وتكرر خروجهم عن الطاعة سنة ٦٥٣هـ/١٢٥٥م، فاعتدوا ونهبوا واكثروا من الفساد، وجبوا الجزية، فخرجت إليهم تجريدة عسكرية تمكنت من إخضاعهم^(٢). ومع تولي سلاطين أقوياء، بذلوا جهوداً كبيرة في بناء واستقرار دولة المماليك. وعلى الجبهتين الداخلية والخارجية^(٣) توقف خروج العربان، ومالوا إلى الطاعة. وكان من ثمار ذلك وصول التجار سنة ٦٦٠هـ/١٢٦١م، بأموال عظيمة عن طريق صحراء عيذاب، ولم يتعرض أحد إلى شيء من أموالهم^(٤).

كما أن السياسة التجارية لدولة المماليك قامت على ترسيخ طرق التجارة الصحراوية بيد العرب^(٥)، فقد خلع السلطان الظاهر بيبرس على أمراء التركمان وضمّنهم البلاد، وشرط عليهم إقامة خيل البريد في المراكز، وبذلك استطاع أن يضمن ولاءهم من ناحية، وأمن

(١) المقرئزي، السلوك، ج ١/٤٧٩.

(٢) العيني، عقد الجمان، ج ١/١٠٧.

(٣) على سبيل المثال، ما قام السلطان الظاهر بيبرس من إجراءات في إرساء قواعد الدولة المملوكية، وبث الرعب في قلوب أعداء الدولة في الداخل والخارج، وقيامه بعدة إجراءات أمنية، منها: بناء الأسوار والأبراج والمراقب في الموانئ والثغور. أنظر: المنصوري، مختار الأخبار، ص ٢٣.

(٤) ابن عبد الظاهر، الروض الزاهر، ص ١٣٢.

(٥) Subhi., Egyptian, p 70.

الموانئ والطرق البرية من ناحية أخرى^(١). وتمكن السلطان المنصور قلاوون من استخدامهم في حملاته ضد النوبة^(٢). وربما أراد السلطان قلاوون تحقيق هدفين معاً؛ استخدامهم كقوة عسكرية ضد النوبة، والتخلص من خطرهم القائم في الوجه القبلي من مصر.

إلا أن خضوع العربان للسلطة، كان مؤقتاً، فعادوا للخروج والثورة مرة أخرى سنة ٦٩٢هـ/١٢٩٢م، فعاثوا فساداً، وقطعوا الطرق، وقتلوا الوكلاء، وخرجوا عن الواجبات. فخرج السلطان الأشرف خليل بن قلاوون^(٣) بنفسه إليهم، وصحبه عدد من الأمراء، وتجريدة عسكرية^(٤).

ثم لا نستطيع إغفال الحملة التي أعدها السلطان الناصر محمد بن قلاوون، سنة ٧٠١هـ/١٣٠١م^(٥)، إذ كانت أكبر حملة عرفها تاريخ دولة المماليك للقيام بمثل هذه المهمة. فقد خرجت العربان في صحراء عيذاب، وقطعوا الطريق على الرسل والتجار والمسافرين، ومنعوا الخراج، وجعلوا لهم كبيرين، أحدهما سموه بيبرس والآخر سارر، فأرسل لهم السلطان الناصر محمد بن قلاوون حملة بقيادة مجموعة من الأمراء ضربت حولهم طوقاً، فقتلوا منهم عدداً كبيراً، ونهبوا خيلهم وإبلهم^(٦).

(١) النويري، نهاية الأرب، ج ٨٠/٣٠.

(٢) أنظر: ابن حبيب، تذكرة التنبيه، ج ١/١٠٨؛ ابن خلدون، ج ١٠/٨٦٢، ٨٦٣.

(٣) هو الملك الأشرف صلاح الدين خليل بن المنصور قلاوون النجمي الصالحى. تسلطن سنة ٦٨٩هـ/١٢٩٠م، قتل سنة ٦٩٣هـ/١٢٩٣م. أبو المحاسن، مورد اللطافة، ج ٢/٤٢؛ المقرئ، الخطط، ج ٣/١٢٧.

(٤) المنصوري، مختار الأخبار، ص ٩٣.

(٥) أبو المحاسن، النجوم الزاهرة، ج ٨/١٢٠، ١٢١؛ مجهول، تاريخ سلاطين المماليك، ص ١٠٧.

(٦) المنصوري، مختار الأخبار، ص ١١٩؛ مجهول، تاريخ سلاطين المماليك، ص ١٠٧؛ العيني، عقد الجمان، ج ٤/١٧٣؛ المقرئ، السلوك، ج ٢/٣٤٦؛ وأنظر، النويري، نهاية الأرب، ج ١٤/٣٢.

أدت هذه الحملة إلى خضوع العربان لعدة سنوات، ثم عادوا للخروج مرة أخرى في ثلاث سنوات متتالية من سنة ٧١٤هـ - ٧١٦/١٣١٤ - ١٣١٦م، وفي كل سنة كانت ترسل لهم الحملات التأديبية^(١).

وكان للموانئ نصيب من فساد العربان وخروجهم، ففي سنة ٧١٩هـ / ١٣١٩م، هاجموا ميناء عيذاب، وقتلوا شاد الميناء المقيم بها، فجرد لهم السلطان الناصر محمد العساكر بقيادة الأمير أقوش المنصوري، وأقطعاه السلطان ثغر أسوان، ليقيم بعيذاب^(٢).

وعلى الرغم من الحملات المتكررة ضد العربان، إلا أن هذا الحل لم يستأصل شأفتهم، بل تزايد نفوذ بعض القبائل، مثل قبيلة الكنز^(٣)، وقبيلة العكارمة^(٤)، وسيطروا على صحراء عيذاب، وأسوان، وهاجموا سواكن، فأرسلت لهم التجاريد العسكرية، ومنها تجريدة سنة ٧٦٧هـ / ١٣٦٥م^(٥).

وهكذا، فقد كانت هذه القبائل أقوى من أن تهزم، بسبب إنتشارهم الواسع في الصحراء الشرقية، وعصبيتهم القبلية القوية، مما كان له أبلغ الأثر في اضطراب الطريق التجاري في الصحراء الشرقية من عيذاب إلى قوص والقصير. فقلَّ الأمن في هذا الطريق، وأخذ نجم

(١) أبو المحاسن، النجوم الزاهرة، ج ٣٢/٩؛ المقرئ، السلوك، ج ٥٠٤/٢، ج ٥١٦/٢؛ ابن إياس، بدائع الزهور، ق ١ ج ٤٤٧/١.

(٢) المقرئ، السلوك، ج ١٦/٣.

(٣) قبيلة الكنز: قبيلة عربية من نجد، هاجرت إلى بلاد النوبة وحكمتها. المقرئ، السلوك، ج ٢٨٥/٤؛ عطية، سياسة الممالك، ص ١٨٢.

وللمزيد عن دولة الكنوز الإسلامية، انظر: القوصي: عطية، تاريخ دولة الكنوز الإسلامية، دار المعارف، مصر، ط ٢، ١٩٨١.

(٤) العكارمة: بطن من الأوس القحطانية، ومساكنهم بجوار منفوط من صعيد مصر. المقرئ، السلوك، ج ٢٨٥/٤.

(٥) المقرئ، السلوك، ج ٢٨٥/٤؛ ابن إياس، بدائع الزهور، ق ٢ ج ٢٩/١ - ٣٠.

عذاب بأقل من الناحية التجارية، وتحول الطريق التجاري عبر جدة والطور إلى القاهرة، وذلك بعد سنة ٧٦٠هـ/١٣٥٨م^(١).

ومع تحول الطريق التجاري إلى شمال البحر الأحمر تحولت سياسة دولة المماليك الأمنية، إلى هذا الطريق الجديد، وعملت جاهدة على تأمينه، وحماية الموانئ، ومع ذلك أشارت المصادر إلى خروج العربان ونهبهم التجار والمسافرين، ولم تهمل الدولة هذه الأعمال، فأرسلت تجريدة سنة ٨٢٠هـ/١٤١٧م^(٢)، وتبعها أخرى سنة ٨٢١هـ/١٤١٨م^(٣). واستمر خروج العربان من حين لآخر في ناحية البحيرة، وكانت الدولة ترسل لهم التجاريد العسكرية المتتالية، منها التجريدة التي أرسلت سنة ٨٥٦هـ/١٤٥٢م^(٤)، وتجريدة أخرى سنة ٨٧٤هـ/١٤٦٩م وهكذا^(٥).

وكانت سنة ٩٠٨هـ/١٥٠٢م، من أكثر السنوات التي خرجت فيها العربان عن طاعة الدولة، فقد خرجت العربان في جهة الشرقية والغربية والصعيد، فأرسلت لهم التجاريد لضبط الأمن^(٦)، ولا شك أن ذلك كان مؤشرا على عدم استقرار الأوضاع الداخلية لدولة المماليك، مما عجل في سقوطها.

(١) المقرئزي، الخطط، ج ١/٥٦٧؛ عطية، سياسة المماليك، ص ١٨٤.

(٢) المقرئزي، السلوك، ج ٦/٤٣٤.

(٣) المصدر السابق، ج ٦/٤٦٥.

(٤) السخاوي، التبر المسبوك، و ٣٨٦؛ أبو المحاسن: يوسف بن تغري بردي بن عبد الله (ت ٨٧٤هـ/١٤٧٠م) حوادث الدهور في مدى الأيام والشهور، (ج ٢)، تحقيق محمد كمال الدين، عالم الكتب، ١٩٩٠، ج ٢/٣٦٣.

(٥) الصيرفي: علي بن داود الجوهري، (ت ٩٠٠هـ/١٤٩٤م) إنباء الهمر بأبناء العصر، تحقيق حسن حبشي، دار الفكر العربي، ١٩٧٠م، ص ١٤٥.

(٦) ابن إياس، بدائع الزهور، ج ٤/٥١.

ولكن السؤال المحير الذي يطرح نفسه هنا، هو: لماذا هذا الخروج المتكرر للعربان؟ وبشكل خاص في عصر دولة المماليك الثانية. إن الإجابة على هذا التساؤل من الصعوبة بمكان، وتبقى في باب الاستنتاج، من خلال الأوضاع المختلفة التي عاشتها دولة المماليك. فربما كان خروجهم ناتج عن سياسة دولة المماليك نفسها، التي أقصت هؤلاء عن المشاركة في الحياة السياسية، والوظائف الحكومية. بالإضافة إلى ضعف الدولة عسكرياً في العقود الأخيرة من عصرها، لعوامل عديدة منها: تحول طرق التجارة الدولية بعد اكتشاف رأس الرجاء الصالح، فقلت موارد الدولة المالية، فانعكس ذلك سلباً على الأموال التي كانت تدفعها الدولة لزعماء تلك القبائل.

أضف إلى ذلك أن الجيش أصيب بالطواعين، فقل عدده وعدته، وضعفت هيئته، فعمدت الدولة إلى جلب المماليك الكبار، الذين كانوا عنصر فساد وإفساد في الدولة.

لكل تلك العوامل، انحل حبل الأمن في البلاد، وخصوصاً مع نهاية دولة المماليك الثانية، بالإضافة إلى عدم تزويد تلك القوات العسكرية بالأسلحة الحديثة. كل ذلك أدى إلى تراجع الدولة، ومن ثم انهيارها، وعدم استقرارها داخلياً. فثار العربان وهاجمت المراكز الحضرية في مصر والشام، وعمت الفوضى البلاد.

ولم تقف إجراءات دولة المماليك، عند هذه الوسيلة (التجديد العسكرية)، لحماية الموانئ والطرق التجارية، فقد اتبعت عدة أساليب أخرى، منها: بناء الخانات والأبراج على طول الطريق التجاري، الذي يربط القاهرة بموانئ البحر الأحمر الشمالية (السويس، الطور، العقبة)، نتيجة لأهمية هذا الطريق الذي تسلكه قوافل التجار والحجاج معاً. ولم نجد أفضل مما قاله ابن بطوطة في وصف هذا الطريق وخاناته، إذ قال: " بكل منزل منها فندق، وهم يسمونه

الخان، ينزله المسافرون بدوابهم، وبخارج كل خان ساقية، وحنوت يشتري منه المسافر ما يحتاجه لنفسه ودابته^(١).

كما انتشرت الأبراج على طول الطريق التجاري، وحول الموانئ. ففي سنة ٨٢٨هـ/ ١٤٢٤م، اكتمل بناء برج الطينة^(٢)، ورتب فيه جماعة من المماليك، وأولاد الناس^(٣) لحماية ميناء الطينة^(٤). وفي ميناء الطور أقيمت قلعة، لتكون مركزاً يعسكر فيه الجنود لحراسة الميناء بدلاً من البرج الذي احترق خلال العصر الأيوبي^(٥). وعلى الطرق الممتدة من الطور عبر سيناء وحتى ميناء العقبة أقيمت الأبراج لمراقبة هذه الطرق، وحفظ أمنها كبرج الأزلم، وعجروود، ونخل، وصولاً إلى خان العقبة^(٦).

أما ميناء العقبة، فقد اهتم سلاطين دولة المماليك بحمايته نتيجة لأهميته البالغة، حيث أن السيطرة عليه تؤدي إلى قطع طريق القوافل والاتصالات والمواصلات بين الحجاز والشام ومصر. ونتيجة لأهمية موقعه الاستراتيجي قام الصليبيون في مملكة بيت المقدس بالاستيلاء عليه، سنة ٥١٠هـ/ ١١١٦م،

(١) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٧٢.

(٢) المقرئزي، السلوك، ج ٧/١١٣؛ أبو المحاسن، النجوم الزاهرة، ج ١٤/١٠٨.

الطينة: بلدة بين الفرما و تنيس من أرض مصر. ياقوت، معجم البلدان، ج ٤/٥٦.

(٣) أولاد الناس: هم أبناء الأمراء ممن ولدوا أحراراً، وهم أقل الفئات عدداً، ولهم الإقطاعات، وأكثر ما ينعم به عليهم إمرة خمسة، رعاية لسلفهم. وهم في الحقيقة كأكابر الجند. القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٤/١٥؛ الشريدة، أمانة، الحبيش في بلاد الشام في اعصر المملوكي. رسالة ماجستير غير منشورة، إشراف يوسف غوانمة، جامعة اليرموك، ١٩٩٣، ص ٧٢.

(٤) ابن إياس، بدائع الزهور، ج ٤/١٥٧.

(٥) وثائق دبرسانت كاترين، محفوظة بقسم المخطوطات، الجامعة الأردنية، فلم رقم ٤٧٨، أحداث سنة ١١٠٣م؛ عطية، سياسة المماليك، ص ٢٠٦.

(٦) الحنبلي، شذرات الذهب، ج ٨/١٥٤؛ غوانمة، أيلة، ص ٧٦.

الإقطاعات الجبلية لرؤساء القبائل، ويخاطبونهم بالمكاتبات الشريفة، ويكرمون وفادتهم نظير قيامهم بحماية الطرق والسابلة، ومنع قطاع الطرق، وتقديم خيل البريد^(١).

أما موانئ البحر الأحمر الواقعة على ساحل بلاد الحجاز، فقد تأثرت باضطراب الأوضاع السياسية في الحجاز، الناتج عن الفتن والأحداث والخلافات، بين أمراء مكة، وخروج العربان عن الطاعة، فقد قامت بعض العربان، بنهب مراكب للتجار في ميناء جدة، سنة ٧٩٥هـ / ١٣٩٢م^(٢). وفي سنة ٧٨٨هـ / ١٣٨٦م، نهب أموال تجار الكارم بجدة من قبل كبيش بن عجلان ومن معه من العرب^(٣) المؤيدين له. وتعرض ميناء جدة للنهب مرة أخرى سنة ٧٨٩هـ / ١٣٨٧م، فقد استولى كبيش بن عجلان على ثلاثة مراكب للتجار، مشحونة بالقماش^(٤). وعندما كان يضطرب حبل الأمن بمكة وجدة نتيجة للفتن والأحداث، كان التجار يقصدون ميناء ينبع^(٥).

ولا شك أن هذه الأحداث لا تتناسب مع السياسة الاقتصادية لدولة المماليك. لذلك استمرت بإرسال الحاميات العسكرية إلى جدة ومكة في موسم قدوم التجار لحماية التجار

(١) أنظر القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٤/٢٤٨، ج ١٢/١٣٢، ١٣٤، ١٣٥، ١٣٦، ١٣٧، غوانمة، في التاريخ والحضارة، ص ١٦٨.

(٢) ابن الفرات: الناصر لدين الله محمد بن عبد الرحيم (ت ٨٠٧/١٤٠٤م) تاريخ ابن الفرات، (٩م)، تحقيق قسطنطين زريق، المطبعة الأميركانية، بيروت، ١٩٣٦-١٩٤٢، م ٩/٣٥٠.

(٣) الأزرقسي، أخبار مكة، ج ٢/٢٢٥؛ دحلان، أمراء البلد الحرام، ص ٥٢. كبيش بن عجلان بن رميثة، نازع الأمراء في ولاية مكة، وقف إلى جانب والده وأخيه أحمد في إمرتهما على مكة، قتل سنة ٧٨٩هـ / ١٣٨٧م. دحلان، أمراء البلد الحرام، ص ٥٢، ٥٣.

(٤) المقرئزي، السلوك، ج ٥/١٩٨؛ الصيرفي، نزهة النفوس، ج ١/١٥٣.

(٥) دحلان، أمراء البلد الحرام، ص ٥٤؛ الفاسي، العقد الثمين، ج ١/٣٣٥.

وضمن استمرار التجارة في هذه الموانئ، ومنع تعدي العربان^(١)، وبشكل خاص في عصر دولة المماليك الثانية.

وكانت دولة المماليك الثانية تعالج خروج العربان وتعتديهم بإرسال الحملات العسكرية لإخضاعهم. نذكر من ذلك، الحملة التي أرسلها السلطان قانصوه الغوري، سنة ٩٠٨هـ/١٥٠٢م، ضد الأعراب الذين هاجموا ميناء جدة، وقد تكونت هذه الحملة من ألف فارس^(٢).

وبعد ظهور الخطر البرتغالي في المحيط الهندي، أرسلت حملة إلى جدة سنة ٩١٢هـ/١٥٠٦م بقيادة حسين الكردي، حيث عمل على بناء سور وأبراج حول ساحل بندر جدة، لحمايته من الأعراب، ومن الخطر البرتغالي^(٣).

كما أثمرت جهود سلاطين بني رسول في اليمن في تدعيم جهود سلاطين المماليك لتأمين الملاحة في البحر الأحمر، وحماية الموانئ مما عاد بالفائدة على الدولتين. فعندما تعرض ميناء عدن لحملات صاحب ظفار طمعاً في الاستيلاء عليه سنة ٦٧٨هـ/١٢٧٩م^(٤)، وسنة ٨٦٠هـ/١٤٥٥م^(٥)، قام سلاطين اليمن بالتصدي لهذه الحملات بل ومهاجمة ظفار^(٦).

-
- (١) الصيرفي، نزهة النفوس، ج ٣/١٣٣. وأنظر ما سبق عن علاقات دولة المماليك مع الحجاز.
 - (٢) ابن فرج، السلاح والعدة، ص ٢٤-٢٥.
 - (٣) ابن اياس، بدائع الزهور، ج ٤/٩٥-٩٦؛ السنجاري، منائح الكرم، ج ٣/١٧٢؛ ابن الحسين، غاية الأمان، ص ٦٣١؛ المكّي، التاريخ القويم، م ٣ ج ٥/٣١٦؛ النهروالي: محمد بن احمد المكي (ت ٩٩٠هـ/١٥٨٢م)، الإعلام بأعلام بيت الله الحرام، نشر واستيفاد، مكتبة خياط، بيروت، ١٩٦٤، ص ٢٤٦؛ الأنصاري: عبد القدوس، تاريخ مدينة جدة، (٢م) مطابع الروضة، جدة، ط ٢، ١٩٨٠، م ١/٨٨-٨٩.
 - (٤) أبو مخرمة، تاريخ ثغر عدن، ج ٢/٨٤؛ الخزرجي، العقود اللؤلؤية، ج ١/١٨٢؛ ابن الحسين، غاية الأمان، ج ١/٤٦٤. صاحب ظفار: هو سالم بن إدريس. الخزرجي، العقود اللؤلؤية، ج ١/١٨٢.
 - (٥) ابن الديبع، قرة العيون، ص ٤٠٩.
 - (٦) أبو مخرمة، تاريخ ثغر عدن، ج ٢/٨٤.

وكانت عدن محمية بسور تم بناؤه منذ العصر الفاطمي، وقد أشار أبو مخرمة وابن المجاور إلى قصة بناء هذا السور^(١)، وتم تجديده خلال العصر الأيوبي على يد الأمير عثمان الزنجبيلي^(٢).

ولم تقتصر جهود سلاطين المماليك على حماية البحر الأحمر وموانئه وطرقه التجارية، بل شملت هذه الجهود سواحل بلاد الشام ومصر على البحر المتوسط باعتبار أن أمن هذه السواحل جزء من أمن البحر الأحمر والدولة نفسها. فقد حددت الموانئ المسموح بدخولها لتجار الغرب، وهي الإسكندرية ودمياط^(٣)، واتخذت إجراءات أمنية في هذه الموانئ، منها بناء الأبراج، ووضع السلاسل (المأصر) لمنع مرور المراكب إلى داخل الموانئ إلا بإذن صاحب الثغر^(٤).

-
- (١) أنظر تفاصيل قصة بناء سور عدن لدى: ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص ١٢٧؛ أبو مخرمة، تاريخ ثغر عدن، ج ١٣/١-١٤.
 - (٢) أبو مخرمة، تاريخ ثغر عدن، ج ١٠/١. الزنجبيلي: هو أبو عمرو عثمان بن علي، قدم من مصر إلى اليمن مع المعظم توران شاه بن أيوب، واستأبته في عدن. أبو مخرمة، تاريخ ثغر عدن، ج ١٣١/٢.
 - (٣) القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٥٣١/٣.
 - (٤) العيني، عقد الجمان، ج ٣٧٥/١؛ ابن إياس، بدائع الزهور، ج ٧١/٣؛ ابن شاهين، زبدة كشف الممالك، ص ٣٢.
- المأصر: مفرد ماأصر، والمأصر: محبس يمد على طريق أو نهر يؤصر به السفن والسابلة، أي يحبس لتؤخذ منهم العشور. ابن منظور؛ محمد بن مكرم (ت ٧١١هـ/١٣١١م) لسان العرب، (١٥ج) دار صادر، بيروت، (د ت)، ج ٤/٢٣-٢٤.

كما اهتم السلاطين بدار صناعة السفن الحربية^(١)، وأنشأوا القناطر والجسور^(٢)، وأمروا بوضع منارة في ثغر رشيد^(٣)، وأرسلوا الحملات البحرية في البحر المتوسط، لحماية الموانئ، ومواجهة قراصنة البحر^(٤).

بهذه الجهود والوسائل، حافظ سلاطين المماليك على البحر الأحمر، وتمكنوا من حمايته وموانئه وطرقه التجارية والبرية والبحرية حتى سقوط دولة المماليك سنة ٩٢٣هـ/ ١٥١٧م، فتولت الدولة العثمانية مهمة حماية هذا البحر، والمقدسات الإسلامية في الحجاز، من الأخطار الخارجية.

ج. مقاومة القرصنة

لم تظهر آثار القراصنة في البحر الأحمر^(٥) مثلما ظهرت في المحيط الهندي، حيث كانت القرصنة من أهم المشاكل التي تواجه التجار على الطريق المؤدية إلى الهند والصين من

-
- (١) المنصوري: ركن الدين بيبرس بن عبد الله المنصوري الناصري (ت ٧٢٥هـ/ ١٣٢٤م) التحفة الملوكية في الدولة التركية، تاريخ دولة المماليك البحرية في الفترة ٦٤٨-٧١١هـ، الدار المصرية اللبنانية، القاهرة، ١٩٨٧، ص ١٤٢؛ المقرئ، السلوك، ج ١/ ٥٢٧.
 - (٢) المنصوري، التحفة الملوكية، ص ٦٩.
 - (٣) ابن دقماق: إبراهيم بن محمد بن أيمن العلاني (ت ٨٠٩هـ/ ١٤٠٦م) نزهة الأنام في تاريخ الإسلام، تحقيق سمير طيارة، المكتبة العصرية، صيدا، بيروت، ١٩٩٩، ص ٢٧٦.
 - (٤) المنصوري، التحفة الملوكية، ص ٧١.
 - (٥) كان ذلك نتيجة مباشرة، لما بذله سلاطين المماليك من جهود في حفظ أمن البحر الأحمر وحمايته، وإن ظهرت بعض الحالات من قبل حكام الجزر، (مثل جزيرة سواكن)، وتعدي سكان بعض المناطق الساحلية، على الموانئ والبنادير بالتهب والسلب، فقد تم وضع حد لذلك بالحملات العسكرية.

البحر الأحمر. وقد اتخذ القراصنة من جزيرة سقطرى^(١) ملجأ لهم لبيع ما يَغْتَصِبُونَهُ من سلع مبررين ذلك بأنها سلع نهبت من الوثنيين والمسلمين^(٢).

وامتد خطر قرصنة المحيط الهندي من سواحل سيلان إلى جنوبي البحر الأحمر^(٣)، لذلك كانت السفن التجارية تسير على شكل قوافل، وتحمل معها جنوداً مدربين لحمايتها^(٤).

أمّا أسلوب القرصنة المتبع في المحيط الهندي، فقد كان القراصنة يُلْقُون مراسي سفنهم في البحر، بحيث تكون المسافة بين سفينة وأخرى خمسة أميال، فإذا ما حاولت سفن التجار المرور من خلال هذه المسافة، تقوم سفينة القراصنة الأقرب للتجار، بإعطاء إشارة بالنار أو الدخان، فتقترب السفن الأخرى لتضرب نطاقاً حول سفن التجار^(٥).

وقام البرتغاليون باحتلال عدة موانئ على السواحل الهندية، وسيطروا على طريق التجارة البحري منذ ظهورهم، مع بدايات القرن العاشر الهجري / السادس عشر الميلادي، فقد أسروا سبعة مراكب تجارية محملة بالبهارات، وقتلوا من فيها^(٦). وفي سنة ٩١٢هـ / ١٥٠٦م، تزايد وجودهم، وأخذوا يقطعون الطرق على المراكب التجارية، (وأخذوا كل سفينة غصباً)^(٧).

(١) سقطرى: جزيرة عظيمة كبيرة فيها عدة قرى، وهي إلى بر العرب أقرب منها إلى بر الهند (تقابل سواحل اليمن في المحيط الهند)، وأكثر أهلها نصارى، ياقوت، معجم البلدان، ج ٣/٢٢٧م.

(٢) ماركو بولو، رحلات، ج ٣/٨١؛ عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص ١٠٩.

(٣) حوراني، العرب والملاحة في المحيط الهندي، ص ٢١٠.

(٤) عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص ١١٤؛ حوراني، العرب والملاحة في المحيط الهندي، ص ٢١٠؛ Carol, op, cit, p 126.

(٥) حوراني، العرب والملاحة في المحيط الهندي، ص ٢٩١؛ عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص ١١١.

(٦) ابن الديبع، قرة العيون، ص ٤٥٠؛ ابن الديبع، الفضل المزي، ص ١٦٧؛ فارتيم، رحلات، ص ٢٠٠.

(٧) مجهول، قطعة من تاريخ اليمن، مخطوط، محفوظة في مركز الوثائق والمخطوطات، الجامعة الأردنية، رقم ٣٨٨، و٢؛ ابن الديبع، الفضل المزي، ص ٢٠٣.

وبلغ عدد سفنهم في البحر الأحمر نحو عشرين مركباً^(١)، وهاجموا بندر كمران،
وبندر اللحية، وعدن، وزيلع، وأحرقوا ما في بندرها من الأخشاب^(٢).

عندئذ قامت دولة المماليك بإرسال الحملات البحرية، على الرغم من ظروفها
الصعبة، لمواجهة خطر البرتغال، الذي أصبح يهدد المقدسات الإسلامية، والبحر الأحمر.
فتمكنت الحملة المملوكية التي أرسلت بقيادة حسين الكردي، من تحصين ميناء جدة، وحماية
كمران، وعدن، ودفع خطر البرتغاليين خارج البحر الأحمر^(٣).

وما يهمنا هنا، هو مدى إنعكاس هذا الواقع الجديد على تجارة العبور الشرقية، فقد
انخفضت الحركة التجارية في موانئ البحر الأحمر، إذ وصف بندر جدة سنة ٩٢٠هـ/١٥١٤
م، بأنه خراب^(٤)، وكذلك ميناء الإسكندرية^(٥).

ويتضح مما قدمه أنثوني ريد (Anthony Reid) حول التوابل المصدرة إلى
أوروبا من الشرق، مدى سيطرة البرتغاليين على حركة التجارة الشرقية، خلال الفترة
٩٠٦-٩٣٧هـ/١٥٠٠-١٥٣٠م، فقد أشار إلى أن كميات السلع الشرقية التي نقلت إلى الغرب

(١) ابن إياس، بدائع الزهور، ج ١٠٩/٤.

(٢) مجهول، قطعة من تاريخ اليمن، و٣؛ ابن الدبيع، قرة العيون، ص ٤٥٨.

(٣) مجهول، قطعة من تاريخ اليمن، و٢-٣؛ ابن الدبيع، قرة العيون، ص ٤٦٠-٤٦٧؛ النهر والي،
الإعلام بأعلام بيت الله الحرام، ص ٢٤٥-٢٤٦. وللمزيد عن المعارك التي دارت بين المماليك
والبرتغاليين، وصراعهم في المحيط الهندي، أنظر: عبدالعال، المحاولات البرتغالية الأولى للسيطرة
على البحر الأحمر، نصوص جديدة مستخلصة من مشاهدات أبو مخرمة كما سجلها في مخطوط
قلادة النحر، دراسة وتحقيق محمد عبدالعال، دار المعرفة، الإسكندرية، ١٩٨٩؛ غوانمة، أيلة، ص
٨٤-٨٩؛ شهاب، حسن صالح، أضواء على تاريخ اليمن البحري، دار الفارابي، بيروت، ١٩٧٧م،
ص ١٤٣.

(٤) ابن إياس، بدائع الزهور، ج ٣٥٩/٤.

(٥) المصر السابق، ج ٤٢٤/٤.

بواسطة البرتغاليين، بعد سنة ٩١٧هـ/١٥١١م، كانت أكثر من التي نقلت بواسطة المسلمين^(١).

وهكذا كانت سيطرة البرتغال، وقطعهم طريق التجارة الشرقية عبر البحر الأحمر، عاملاً من العوامل التي أدت إلى سقوط دولة المماليك، وانتيارها السريع أمام القوة العثمانية، التي أخذت على عاتقها التصدي للخطر البرتغالي.

ثانياً: الأهمية الاقتصادية والتجارية لموانئ البحر الأحمر:

كان لموقع مصر الجغرافي الهام أثر كبير في جعلها مركزاً لتجارة العبور بين الشرق والغرب، من خلال إشرافها على موانئ البحر الأحمر، واتصالها بالبحر المتوسط. وتعبيراً عن تلك الأهمية قال المقرئ في وصفها: "مصر فرضة الدنيا، يحمل من خيرها إلى سواحلها، وإلى سائر البلاد، فمن جهة القلزم ينقل إلى الحرمين، وإلى جدة وعمان وعدن والهند والصين... ومن جهة تنيس دمياط والفرما فرضة الروم... ومن جهة الإسكندرية فرضة... الغرب... ومن جهة الصعيد فرضة، النوبة والبجة والحبشة والحجاز واليمن"^(٢). وإلى مثل ذلك أشار ابن ظهيرة^(٣).

هذه الميزة في الموقع، جعلت دولة المماليك تقوم بدور همزة الوصل في النشاط التجاري بين الشرق والغرب. فكانت السلع المصدرة من الهند والصين، تنقل بحراً إلى أحد

(١) Anthony, Reid, South East Asia in the Age of Commerce, 1450-1680, Yale University Press, 1993, pp.14-15.

(٢) المقرئ، الخطط، ج ١/٩١-٩٢.

(٣) ابن ظهيرة: مختلف في اسمه، أبو الطيب محب الدين أحمد بن محمد (ت ٨٨٥هـ/١٤٨٠م) أو، أبو اسحاق برهان الدين بن علي بن محمد (ت ٨٩١هـ/١٤٨٦م)، الفضائل الباهرة في محاسن مصر والقاهرة، تحقيق مصطفى السقا، كامل المهندس، دار الكتب، القاهرة، ١٩٦٩م، ص ١٠١.

موانئ البحر الأحمر ثم إلى مصر براً أو بالنقل النهري، حيث تصدر عن طريق ميناء الإسكندرية، لذلك كانت هذه الطريق من أقصر الطرق المؤدية إلى موانئ إيطاليا وفرنسا^(١). وعلى الرغم من منافسة الطريق البري الآسيوي، والخليج العربي لطريق البحر الأحمر^(٢)، إلا أن هذه المنافسة سرعان ما زالت، نتيجة للحروب التي دارت في آسيا، ولظهور القراصنة في الخليج العربي، فبقيت طريق البحر الأحمر هي شريان التجارة الدولي الرئيس، الذي يغذي أوروبا بما تحتاجه من السلع الشرقية^(٣).

لذلك ازدهرت موانئ البحر الأحمر، وزادت أهميتها الاقتصادية والتجارية، واشتهر منها ميناء عيذاب، وجدة، حيث وصفهما المقريري بأنهما من أعظم مراسي الدنيا^(٤). وأصبحت جدة خزانة مكة^(٥) نتيجة لأهميتها الاقتصادية، وما تدره من دخل على مكة في موسم التجارة، فقد كانت مكوس جدة مصدراً كبيراً من مصادر دخل ولاية مكة^(٦). وكانت جدة

-
- (١) ماركو بولو، رحلات، ج٣/٩١؛ هايد: ف، تاريخ التجارة في الشرق الأدنى في العصور الوسطى، (ج٤) تعريب أحمد محمد رضا، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٩٤م، ج٢/٢٧؛ شباور: عصام محمد، السلاطين في المشرق العربي، دار النهضة العربية، بيروت، ١٩٩٤م، ص١٥٥.
- (٢) يطلق على الطريق البري الآسيوي (طريق الحرير) وطريق البحر الأحمر (طريق البخور)، للمزيد عن ذلك انظر: زيادة: نقولا، الجغرافية والرحلات عند العرب، دار الكتاب اللبناني، بيروت، ١٩٦٢م، الفصل السابع عشر (طريق البخور وطريق الحرير) ص٢١٥؛ أيضاً، سيد، البحر الأحمر وظهيره، (البخور عصب تجارة البحر الأحمر في العصور القديمة)، ص٥٦٤.
- (٣) ماركو بولو، رحلات، ج١/١٧؛ فرانك: أيرن، وبراونستون ديفيد، طريق الحرير، ترجمة أحمد محمود، المجلس الأعلى للثقافة، مطابع الأهرام، القاهرة، ١٩٧٧م، ص٣٣٩؛ الندوي: اسماعيل، تاريخ الصلات بين الهند والبلاد العربية، دار الفتح، بيروت، (د.ت)، ص١٥٨.
- (٤) المقريري، الخطط، ج١/٥٦٧.
- (٥) ابن فرج، السلاح والعدة، ص٩.
- (٦) القلقشندي، صبح الأعشى، ج٤/٢٨١؛ هارتمان، جدة، دائرة المعارف الإسلامية، م١١/١٢٦. وللمزيد حول ذلك انظر: مورتيل، الأحوال السياسية والاقتصادية بمكة في العصر المملوكي، الفصل السابع، ص١٧٣.

تتلقى الغلال المرسل من مصر إلى الحجاز في سنوات القحط والجفاف، فيكون لذلك أثره على الحياة الاقتصادية في الحجاز^(١).

وكانت إيرادات الموائى (المكوس والضرائب) تشكل مصدراً هاماً من مصادر الدخل لدولة المماليك، فقد قام الاقتصاد المملوكي على الزراعة^(٢)، ثم التجارة وفساد النظام الإقطاعي، بقيت التجارة الشرقية، عماد الاقتصاد المملوكي، لذلك ارتبطت دولة المماليك بعلاقات تجارية ودبلوماسية مع الدول الأوروبية^(٣).

وقد أثرى المماليك ثراءً فاحشاً، مما يجبرونه من تجارة المرور، فكانت الأموال التي تجبى عن كل أربع سفن، تعادل قيمة شحنة سفينة واحدة^(٤). وأشار فرانك إلى أن المماليك كانوا يبيعون البضائع الشرقية لأوروبا بما يساوي ٣٠٠% من قيمتها أو يزيد^(٥). وربما أن هذه النسبة مبالغ فيها.

وبلغ من أهمية عائدات التجارة الشرقية وأرباحها أن اعتمدت عليها ميزانية الدولة، وبشكل خاص في عصر دولة المماليك الثانية. فقد ذكر أن ناظر جدة كان يحمل إلى الخزانة الشريفة^(٦) بمصر في كل عام ما يزيد على السبعين ألف دينار ذهباً^(٧)، وقال ابن شاهين: "...

(١) ابن إياس، بدائع الزهور، ق ٢، ج ١/٣٦٦.

(٢) حسن: علي إبراهيم، تاريخ المماليك البحرية، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، ط ٣، ١٩٦٧، ص ٤١١.

(٣) انظر المعاهدات بين الجانبين: معاهدة سنة ١٢٥٤م، ومعاهدة سنة ١٣٠٢م، ومعاهدة سنة ١٣٥٥م، لدى: صبره، العلاقات، ملاحق؛ غوانمة، أيلة، ص ٥٣؛ ليب، التجار الكارمية، ص ٣٥.

(٤) هايد، تاريخ التجارة، ج ٢/٢٥٤؛ ليب، التجار الكارمية، ص ٣٦.

(٥) فرانك، طريق الحرير، ص ٣٣٩.

(٦) الخزانة الشريفة: وهي مستودع أموال السلطان من الجواهر والحرير والذهب والوبر وخاص القماش المزركش وغيره، ابن كنان، حقائق الياسمين، ص ١٧٣.

(٧) المقرئزي، السلوك، ج ٧/١٢٩؛ السنجاري، منائح الكرم، ج ٢/٤٣٣؛ العبادي، تاريخ البحرية الإسلامية، ص ٢٦٥.

ويقال أن متحصل الجهة المذكورة (جدة) مائتا ألف دينار في كل سنة، وربما يزيد أو ينقص^(١). وقدّرت عائدات التجارة من ميناء ينبع بثلاثين ألف دينار سنوياً^(٢).

وانتشرت مراكز تحصيل الرسوم عن البضائع الشرقية على طرق القوافل البرية في بدر^(٣) وحنين^(٤) وبويب العقبة^(٥) وجسر الحسا (قرب الكرك)^(٦). وبلغ مقدار ما يحصل في العقبة، ثلاثة آلاف دينار سنوياً^(٧). أمّا جسر الحسا، فكان يتم فيه تحصيل الرسوم الجمركية على البضائع المنقولة براً بواسطة القوافل المتجهة إلى بلاد الشام، وكان متحصل هذا المركز عشرة آلاف مستقال من الذهب سنوياً^(٨). أمّا قطيا، مركز جمرك مصر الشرقي على طريق بلاد الشام، والقوافل القادمة من الموانئ الشمالية للبحر الأحمر، فقد بلغ مجباها في كل يوم ألف دينار من الذهب^(٩).

ويتضح مدى ثراء دولة المماليك والسلطين من التجارة الشرقية، من خلال وصف ابن شاهين للخرانة السلطانية الشريفة، إذ وصفها بقوله: "فهي من الضرائب وبها عدة خزائن،

-
- (١) ابن شاهين، زبدة كشف الممالك، ط بيروت، ١٩٩٧، ص ١٢.
 - (٢) ابن شاهين، زبدة كشف الممالك، ط بيروت، ١٩٩٧، ص ١٤.
 - (٣) بدر: موضع بالقرب من المدينة المنورة. ياقوت، معجم البلدان، ج ١/٣٥٨.
 - (٤) حنين: واد قبل الطائف، بينه وبين مكة ثلاث ليال. ياقوت، معجم البلدان، ج ٢/٣١٣.
 - (٥) بويب العقبة: مدخل أهل الحجاز إلى مصر. ياقوت، معجم البلدان، ج ١/٥١٢.
 - (٦) ابن شاهين، زبدة كشف الممالك، ص ٩٠.
 - (٧) ياقوت، معجم البلدان، ج ١/٢٩٢؛ غوانمة، التاريخ والحضارة، ص ١٦٧، ٢١٩؛ أيضاً غوانمة، أيلة، ص ٧٣.
 - (٨) ابن شاهين، زبدة كشف الممالك، طبعة باريس، ١٨٩٤، ص ١٣٢؛ غوانمة، أيلة، ص ٧٣.
 - (٩) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٧٢؛ غوانمة، نيابة بيت المقدس، ص ٨٩.

وصناديق مملوءة بالفصوص والجواهر، وأصناف ذلك أو أن ذهبية، وسروج ذهب، وكنابيش مزركش، وطرز مزركش، وأمتعة حسنة من كل نوع، وأكياس مكبسة ذهب وفضة^(١).

وانعكس أثر هذه الثروة على التقدم الحضاري في دولة المماليك وبناء مؤسساتها، وشراء السلاطين للمماليك لاستخدامهم في الجيش. ومثال ذلك ما قام به السلطان الناصر محمد بن قلاوون، الذي اشترى المئات منهم بمبالغ طائلة^(٢). ولا شك أن هذا المورد المالي الضخم هياً للسلاطين والأمراء سبيلاً ليعيشوا حياة البذخ والترف. وساعد في بقاء دولة المماليك قائمة زهاء ثلاثة قرون.

وكان السلاطين والأمراء المماليك يملكون الأموال والمجوهرات بكميات ضخمة نتيجة لثرائهم. فقد خلف الأمير سيف الدين تنكز التستري^(٣) تسعة عشر رطلاً من الزمرد والياقوت، وستة صناديق من الجواهر وفصوص الماس، وألفاً ومائتين وخمسين حبة لؤلؤ مدورة، وأربعة قناطير مصرية من المصاغ والعقود والشنوف والأساور^(٤).

(١) ابن شاهين، زبدة كشف الممالك، ط باريس، ١٨٩٤، ص ١٢٢.

كنابيش: جمع كنبوش، وهو ما يستر به مؤخر ظهر الفرس وكفله، وهو تارة يكون من الذهب الزركش، وتارة يكون من المخايش، وهي الفضة الملبسة بالذهب، وتارة يكون من الصوف المرقوم، وبه يركب القضاة وأهل العلم. القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٢/١٤٤.

(٢) أبو المحاسن، النجوم الزاهرة، ج ٩/١٢٧؛ الدواداري، الدر الفاخر، ج ٩/٣٠٣؛ اليوزبكي، تاريخ التجارة، ص ١٢٣؛ حسن، مصر في العصور الوسطى، ص ٤٩٤؛ حسن، تاريخ المماليك البحرية، ص ٤١٦؛ عاشور، سعيد، الظاهر بيبرس، المؤسسة المصرية العامة للتأليف والترجمة، القاهرة، (د.ت)، ص ١٥١.

(٣) سيف الدين تنكز بن عبدالله الحسامي الناصري، كان نائب الشام في عصر السلطان الناصر محمد. أبو المحاسن، النجوم الزاهرة، طبعة المؤسسة المصرية العامة، (د.ت)، ج ٩/٥٥، ٧٩، ٣٢٧.

(٤) ابن الأكفاني: محمد بن إبراهيم بن مساعد (ت ٧٤٩هـ/١٣٤٨م) نخب الذخائر في أحوال الجواهر، عالم الكتب، بيروت، (د.ت)، ص ١٣٠، ملحق رقم (٤). وانظر: صالحية: محمد، ظاهرة الطرح والرمي في الاقتصاد المملوكي، مجلة أبحاث اليرموك/م ٩، ع ٤٤، ١٩٩٣، ص ٥٨.

وبلغت ثروة الأمير سيف الدين سلار^(١) -التي خلفها- ثمانمائة ألف ألف دينار، غير الجواهر والحلي والخيل والسلاح، وقيل أنه إذا حسبت ثروته بالقنطار، يكون ذلك حمل خمسة آلاف بغل، وكان يدخل إلى سلار في كل يوم من أجرة أملاكه، ألف دينار^(٢).

وانعكست هذه الثورة على نساء السلاطين وبيوتهن، فقد كانت عظيمة جداً، وذلك واضح من قول ابن شاهين: "ولو أردنا وصف ملبوس كل منهن وتجميل بيوتهن لاحتجنا إلى عدة مجلدات"^(٣). كما أشار إلى أن موجود إحدى الخوندات من الدنانير كان نيفاً وستمائة ألف دينار^(٤).

وتبدو حقيقة الثراء الذي وصلت إليه دولة المماليك من خلال معرفة حجم التجارة مع الغرب، حيث كانت قوافل جمهورية جنوه والبندقية تقوم برحلتين في السنة الواحدة^(٥) لشدة الطلب على التوابل والسلع الشرقية الأخرى، حيث كانوا يدفعون قيمة مشترياتهم ذهباً وفضة^(٦). وبلغت كمية التوابل المصدرة بواسطة القوافل التجارية الغربية عن طريق الإسكندرية مع نهاية القرن التاسع الهجري/الخامس عشر الميلادي، ٢,٥٠٠,٠٠٠ باوند نصفها من الفلفل^(٧).

(١) الأمير سيف الدين سلار تولى نيابة السلطنة للسلطان الناصر محمد، قام فيها بتدبير الدولة الناصرية نحو عشر سنين، أبو المحاسن، النجوم الزاهرة، طبعة المؤسسة المصرية، ج ٢٠/٩.

(٢) أبو المحاسن، النجوم الزاهرة، طبعة المؤسسة المصرية، ج ٢٠/٩. وانظر: صالحية، ظاهرة الطرح والرمي، ص ١٠٧-١٠٨.

(٣) ابن شاهين، زبدة كشف الممالك، ص ١٢١.

(٤) المصدر السابق، ص ١٢١.

(٥) Subhi., Egyptian., p.70

(٦) هايد، تاريخ التجارة، ج ٣/٤؛ ٣١٤؛ H.M.S.O., Op. Cit., p.55.

(٧) Ibid, p.54.

كما أوضح آشور حجم التجارة الشرقية بين دولة الممالك، والجمهورية الإيطالية، في عدة سنوات من القرنين الثامن والتاسع الهجريين/الرابع عشر والخامس عشر الميلاديين، من خلال جداول تبين أعداد السفن القادمة للإسكندرية، وبيروت، في سنوات مختلفة، وكميات السلع المصدرة، وأسعار هذه السلع في بعض الأحيان^(١). وتعد هذه المعلومات دليلاً واضحاً على تنامي وازدهار التجارة الشرقية من خلال موانئ البحر الأحمر، ومؤشراً على مدى ما حققه الممالك من أرباح.

ولا نستطيع إغفال الأهمية الاقتصادية والتجارية لميناء عدن، فقد كان الميناء الرئيس، الذي يستقبل السلع الشرقية، ومنه تنقل إلى موانئ البحر الأحمر، حتى الربع الأول من القرن التاسع الهجري / الخامس عشر الميلادي، حيث بدأت السفن الهندية، وتبعها الصينية بالوصول إلى ميناء جدة^(٢).

وتمثلت أهمية عدن بخزائنها السنوية التي كانت ترسل إلى السلطان في حصن تعز، وكانت تحتوي على الأموال والذهب والبز والتحف، وهدايا التجار على اختلاف أنواعها^(٣).

أما أهمية موانئ البحر الأحمر في حركة نقل المسافرين والحجاج، فكانت لا تقل أهمية عن نقل البضائع والتجار فقد اشتهر ميناء عيذاب منذ العصر الأيوبي بنقل المسافرين والحجاج إلى ميناء جدة. فكان أهل عيذاب يعتمدون في رزقهم على نقل الحجاج والمسافرين،

(١) E, Ashtor. Observations on Ventian Trade in the Levant in the XIVth Century, in East-West Trade, (ed) Benjamin, Z. Keder variorum reprints, Lnodon, 1986 549-572; E, Ashtor, The Volume of Medieval Spice Trade, in East-West Trade, (ed) by Benjamin, Z. Keder, Variorum Reprints, London, 1986, pp.756-762. وانظر الملحق رقم (٢) الذي يبين أعداد السفن القادمة إلى الإسكندرية وبيروت في سنوات مختلفة.

(٢) المقريزي، السلوك، ج٧/١١١، ١٢٩.

(٣) أبو مخرمة، تاريخ ثغر عدن، ج٢/١٤١؛ الخزرجي، العقود اللؤلؤية، ج٢/١٢٠، ٢٣٨، ٢٥٨؛ مجهول، تاريخ الدولة الرسولية، ص٢٤٩، ٢٧٨، ٢٩٤.

وفي ذلك يقول ابن جبير: "ولهم من المرافق من الحاج إكراء الجلاب منهم (وهي المراكب)، فتجتمع لهم من ذلك مال كثير في حملهم إلى جدة وردّهم وقت انفضاضهم من أداء الفريضة"^(١). وقد بقيت عذاب تمارس حركة نقل الحجاج إلى الحجاز حتى أخرج السلطان الظاهر بيبرس قافلة الحج عن طريق بر سيناء سنة ٦٦٦هـ/١٢٦٧م، فقلّ سلوك الحاج لطريق عذاب^(٢).

وبرزت أهمية ميناء الطور في نقل الحجاج والمسافرين بعد أن عمره الأمير صلاح الدين بن عزّام حوالي سنة ٧٨٠هـ/١٣٧٨م، فأخذ الناس يسافرون من خلاله^(٣) ومن رغب من الحجاج بزيارة مسجد النبي صلى الله عليه وسلم- في المدينة المنورة، كان يتجه من ميناء الطور إلى ميناء ينبع، حيث كانت ينبع المحطة البحرية المخصصة لهؤلاء الحجاج^(٤). فقد سافر من خلاله السخاوي سنة ٨٥٦هـ/١٤٥٢م "ومن شاء الله لقضاء فريضة الحج"^(٥).

وكان حجاج دول الطراز الإسلامي يصلون عن طريق البحر إلى ميناء غلافة الذي كانت تقصده السفن التي تحمل السلع والتجار المتجهين إلى مدينة زبيد، حيث يرافقون التجار إلى زبيد ليكملوا رحلتهم منها بطريق البر. بعد مرورهم على يلملم ميقات أهل اليمن. وفي ميناء السرجة كانت طائفة من اليمن يعينون الحجاج القادمين والمغادرين عبر هذا الميناء، حيث يركبونهم في مراكبهم، ويزودونهم من أموالهم أثناء رحلتهم للحج^(٦).

-
- (١) ابن جبير، الرحلة، ص ٤٥.
 - (٢) المقرئزي، الخطط، ج ١/٥٦٧.
 - (٣) القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٣/٥٣٧.
 - (٤) ابن سعيد، بسط الأرض، ص ٦٤؛ القلصادي، رحلة القلصادي، ص ١٢٩-١٣٠.
 - (٥) السخاوي، التبر المسبوك، ص ٣٨٧.
 - (٦) ياقوت، معجم البلدان، ج ٤/٢٠٨؛ ابن بطوطة، الرحلة، ص ٢٦٤؛ المنذعي، تاريخ اليمن، ص ١٧٦.

ولا شك أن الحجاج الأحباش المسيحيين القادمين من الحبشة لزيارة كنيسة القيامة في فلسطين كانوا يستخدمون الطريق البري والبحري حتى ميناء الطور. لذلك أثر الأحباش المحافظة على علاقات ودية مع دولة المماليك حتى يضمنوا مروراً آمناً لحجاجهم الذين بلغ عددهم سنة ٨٨٦هـ/١٤٨١م، ثلاثة آلاف حاج^(١).

كما خدمت حركة النقل بين موانئ البحر الأحمر الرحالة في حلهم وترحالهم. ومنهم ابن جبير، حيث سافر من عيذاب إلى جدة لأداء فريضة الحج^(٢). وابن بطوطة الذي سافر من ميناء جدة إلى سواكن، ومنها عاد إلى سواحل اليمن^(٣). وكذلك القلصادي الذي سافر من الطور إلى ينبع سنة ٨٥١هـ/١٤٤٧م^(٤).

ونقلت من خلال موانئ البحر الأحمر الغلال المرسلة من مصر إلى الحجاز^(٥). وكان سفراء الدول المختلفة القادمون إلى سلاطين دولة المماليك يحضرون صحبة تجار الكارم عبر هذه الموانئ^(٦). ومن خلالها أيضاً كانت ترسل الحملات والتجاريد العسكرية، وبشكل خاص في نهاية عصر دولة المماليك لمقاومة الخطر البرتغالي^(٧). وهكذا كان لموانئ البحر الأحمر أهميتها في حركة النقل إلى جانب أهميتها الاقتصادية المتمثلة بحركة التجارة الشرقية.

(١) ابن عبد الظاهر، تشریف الأيام والعصور، ص ٤٧؛ غوانمة، نيابة بيت المقدس، ص ٨٤.

(٢) ابن جبير، الرحلة، ص ٤٩.

(٣) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٢٦١، ٢٦٣.

(٤) القلصادي، رحلة القلصادي، ص ١٢٩-١٣٠.

(٥) ياقوت، معجم البلدان، ج ٣/٢٨٦؛ القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٣/٥٣٧.

(٦) على سبيل المثال انظر السفارات اليمنية وغيرها التي قدمت إلى مصر لدى: ابن عبد الظاهر، الروض الزاهر، ص ٢٩٠؛ المقرئ، السلوك، ج ٣/١٣١؛ ابن إياس، بدائع الزهور، ق ١، ج ١/٥٧٢؛ الخزرجي، العقود اللؤلؤية، ج ٢/١١٧، ١٣٠، ١٣٢، ٢٣٣، ٢٤٢.

(٧) مجهول، قطعة من تاريخ اليمن، و ٢-٣؛ ابن إياس، بدائع الزهور، ج ٤/٩٥-٩٦؛ النهروالي، الإعلام، ص ٢٤٥-٢٤٦.

ولا شك أن الأهمية الاقتصادية والتجارية لموانئ البحر الأحمر، وما حققه المماليك من ثروة طائلة، كل ذلك مكنهم من بناء قوة حربية جعل القوى الأوروبية تتخذ موقف من دولة المماليك، خصوصاً بعد فشلهم في القضاء على هذه الدولة، واحتلال مصر خلال الحملات الصليبية، ومهاجمة الموانئ في مصر وبلاد الشام. إزاء ذلك، رأى الغرب الأوروبي أن السبيل الوحيد للقضاء على قوة المماليك هو تدمير الاقتصاد المملوكي بفرض حصار اقتصادي على دولة المماليك ومنع التعامل التجاري معها، ومهاجمة الموانئ الشامية والمصرية، والتحالف مع الحبشة لإغلاق البحر الأحمر، وحرمان دولة المماليك من عائدات التجارة الشرقية.

وكانت أولى المحاولات الغربية في بداية عصر دولة المماليك التفكير في بناء مجموعة من السفن في هرمز بالاتفاق مع أرجون خان (أحد ملوك المغول) لقطع طرق التجارة المارة إلى عدن والبحر الأحمر، وتحويلها إلى هرمز^(١)، إلا أن هذا المشروع لم يكتب له النجاح.

ثم أصدرت البابوية العديد من قرارات الحرمان على المتعاملين بالتجارة مع دولة المماليك، وبشكل خاص في المواد التي تدخل في الصناعة الحربية، وأمرت بفرض حصار اقتصادي في البحر المتوسط. إلا أن هذا الأسلوب لم يؤد إلى تحقيق الأهداف المرجوة نتيجة

(١) هايد، تاريخ التجارة، ج٢/٣٤٩؛ H.M.S.O., Op. Cit., p.57. هرمز: مدينة على بر بحر فارس، وهي فرضة كرمان. ياقوت، معجم البلدان، ج٥/٤٠٢.

لعدم توافر قوة بحرية تعمل على تطبيق الحصار، إضافة إلى أن مصالح الجنوبيين والبنادقة كانت تتطلب استمرار تعاملهم التجاري مع دولة المماليك^(١).

وبالمقابل حرص سلاطين المماليك على تنشيط التجارة مع الجمهوريات الإيطالية، فعقد السلطان الظاهر بيبرس العديد من المعاهدات التجارية مع هذه الجمهوريات، مُنحت خلالها عدة امتيازات سهّلت قيام النشاط التجاري واستمراره^(٢)، وبقيت هذه المعاهدات تتجدد، وفي كل مرة تقدم التسهيلات والخدمات^(٣).

ولجأ الغرب إلى أسلوب آخر وهو مهاجمة الموانئ الشامية والمصرية من حين لآخر، فقد هاجمت قوة فرنجية ثغر الإسكندرية في سبعين قطعة من المراكب البحرية سنة ٧٦٧هـ/ ١٣٦٥م^(٤). وشهد البحر المتوسط العديد من عمليات القرصنة البحرية ضد المسلمين، ومهاجمة الموانئ الشامية والمصرية، وكانت جزيرة قبرص ورودس منطلقاً لهذه العمليات،

(١) ابن عبد الظاهر، تشریف الأيام والعصور، ص ٥١. وللمزيد عن الحصار الاقتصادي وقرارات الحرمان، انظر: صبره، العلاقات بين الشرق والغرب، ص ٦٢-٦٦؛ دراج، المماليك والفرنج، ص ٧-١٨؛ عاشور، بحوث ودراسات في تاريخ العصور الوسطى، الحصار الاقتصادي على مصر زمن الحروب الصليبية، الدار المصرية للنشر، القاهرة، ١٩٦٤، ص ٤٩-٦٤؛ ديل: شارل، البندقية جمهورية أرستقراطية، تعريب، أحمد عزت، توفيق اسكندر، دار المعارف، القاهرة، (د.ت)، ص ٦١.

(٢) ابن عبد الظاهر، تشریف الأيام والعصور، ص ٥١.

(٣) ديل، البندقية، ص ٥٨؛ Yusuf, S.M., Studies in Islamic History and Culture, General Printers, Lahor, Pakistan, 1970, p.166؛ للمزيد انظر: غوانمة، معاهدات الصلح، الفصل الثالث والرابع.

(٤) ابن حبيب: شهاب الدين بن حبيب الحلبي، درة الإسلاك في دولة الأتراك، مخطوط، مركز الوثائق والمخطوطات، الجامعة الأردنية، (رقم ٥٣٩)، ج ٣، أحداث سنة ٧٦٧هـ. وللمزيد حول مهاجمة الإسكندرية، انظر: النويري: محمد بن قاسم (ت بعد ٧٧٥هـ/ ١٣٧٢م)، الإمام بالأعلام فيما جرت به الأحكام والأمر المقضية في وقعة الإسكندرية، (ج ٢)، تحقيق إيتين كومب، وعزيز سوريال، وبانكي بور، مطبعة مجلس دائرة المعارف العثمانية، حيدر آباد الدكن، الهند، ١٩٦٩، ج ٢/ ٩٢-٢١٠. حبشي، حسن، هجوم القبارصة على الإسكندرية، المجلة التاريخية المصرية، المجلد ١٥-١٦، ١٩٦٨-١٩٦٩، ص ١-٣٥.

لذلك قام السلاطين المماليك بالعديد من الحملات البحرية في البحر المتوسط للقضاء على القراصنة، ولكبح جماح القوى الأوروبية في هذا البحر^(١).

كما حاول الغرب التحالف مع الحبشة لإغلاق البحر الأحمر من الجنوب، وضرب الاقتصاد المملوكي، فتم تبادل العديد من الرسائل بين ملوك الحبشة، والغرب لإنجاز هذا المشروع^(٢). وسعت الحبشة لبناء أسطول بحري لتهاجم به سواحل الحجاز وموانئه، وهددت بتحويل مجرى النيل عن مصر^(٣).

لم تنجح مشاريع الغرب الأوروبي ضد دولة المماليك لحرمانها من أهم مواردها الاقتصادية، إلا بعد أن تمكن البرتغاليون من الدوران حول أفريقيا، واكتشاف راس الرجاء الصالح، والوصول إلى الهند^(٤)، وبذلك تراجعت أهمية موانئ البحر الأحمر الاقتصادية، بعد أن قامت مصر بدور الوسيط التجاري، وحققت من خلال هذا الدور أرباحاً طائلة، أسهمت في بناء هذه الدولة وقوتها واستمرارها زهاء ثلاثة قرون.

ومما تجدر الإشارة إليه أن تجارة البحر الأحمر لم تنته بدوران البرتغاليين حول أفريقيا، ووصولهم إلى الهند، بل ظلت قائمة في حماية العثمانيين، ولكنها كانت أقل مما كانت

(١) للمزيد حول ذلك، انظر: المقرئزي، السلوك، ج ١٠٥/٥-١١٧؛ طقوش، تاريخ المماليك، ص ٤٣٦-٤٣٩، ص ٥١٥-٥٢٦؛ صبرة، العلاقات بين الشرق والغرب، ص ٦٧؛ عبدالديم: عبدالعزيز محمود، الصراع بين القوى المسيحية ودولة المماليك الجراكسة في مياه البحر المتوسط، منشور ضمن كتاب مصر وعالم البحر المتوسط، إعداد وتقديم رؤوف عباس، وآخرون، دار الفكر للدراسات والنشر، القاهرة، ١٩٨٦م، ص ٢٠٥-٢١٩؛ العبادي، تاريخ البحرية الإسلامية في مصر والشام، ص ٣٢٩-٣٤٠.

(٢) الصيرفي، نزهة النفوس الأبدان، ص ١٤٩؛ عاشور، بحوث ودراسات في تاريخ العصور الوسطى، بعض أضواء جديدة على العلاقات بين مصر والحبشة في العصور الوسطى، ص ٢٧٩؛ بصيلي، تاريخ وحضارات السودان، ص ١٢٦-١٢٧.

(٣) السخاوي، التبر المسبوك، و ٣٠٩؛ أبو المحاسن، حوادث الدهور، ج ١/٢٦٢.

(٤) Yusuf. Op, Cit., p.166-167.

عليه خلال العصر المملوكي. فقد أشار أحد المستشرقين إلى أن ميناء جدة استقبل سنة ٩٧٣ هـ/١٥٦٥م عشرين ألف قنطار من الفلفل^(١).

- سياسة الاحتكار:

كانت دولة المماليك تقوم ببعض العمليات التجارية إلى جانب التجار من خلال ما عرف باسم المتجر السلطاني^(٢). ولتنظيم عمل المتجر السلطاني تم إنشاء ديوان له^(٣) يتولاها ناظر الخاص للنظر فيما هو خاص بمال السلطان^(٤)، والعمل على تحصيل أموال جهاته وتنميتها^(٥).

وللاستفادة من خبرة تجار الكارم، عهد إليهم السلاطين المماليك تولي إدارة المتجر السلطاني. ففي سنة ٦٨٢ هـ/١٢٨٣م، كان أبو الفضل محمد بن القاضي بن أبي نصر محمد متولياً وكالة السلطان وجهات ديوانية أخرى^(٦). وتولى زكي الدين الخروبي تجارة الخواص

(١) فيب، أن مار، جدة، دائرة المعارف الإسلامية، م ١١/١٣٠.

(٢) المتجر السلطاني: هو عبارة عما يبتاع للديوان من بضائع تدعو إليها الحاجة، ويقتضيه طلب الفائدة، حيث كان يبتاع للسلطان في السنة غلة بمبلغ معين تجعل متجراً. ابن مماتي: الاسعد بن مماتي (ت ٦٠٦ هـ/١٢٠٩م) قوانين الدواوين، جمع وتحقيق عزيز سوريال عطية، (د ن)، مصر، ١٩٤٣، ص ٣٢٧؛ المقرئ، الخطط، ج ١/٣١٣.

(٣) المقرئ، الخطط، ج ١/٣١٣.

(٤) القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٤/٣٠؛ وانظر: أبو المحاسن، النجوم الزاهرة، ج ٩/١١٠. ناظر الخاص: يعد كالوزير لقربه من السلطان، يتحدث فيما هو خاص بمال السلطان له معاونون هم: مستوفي الخاص، وهو الذي يتلقى الحسابات من مباشري الجهات، واثني نائبه، والثالث كاتب خزنة الخاص، والرابع ناظر الكارم، وشاد الخاص، ومهمته استخلاص المال من بعض الأصناف والاحتياجات. ابن كنان، حقائق الياسمين، ص ١٧٣-١٧٤؛ القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٤/٣٠. وقد شبه ليون الإفريقي، ناظر الخاص بمدير خزانة البابا. ليون الإفريقي، وصف أفريقيا، ج ٢/٢٣١.

(٥) القلقشندي، صبح الأعشى، ج ١١/٩٣.

(٦) ابن حبيب، تذكرة التنبيه، ج ١/٨٢.

باقي الفلفل بسعر خمسة وثلاثين ديناراً، فحصل السلطان على ربح كبير بعد بيع الفلفل للتجار الأجانب في الاسكندرية^(١).

ويجب أن نفرق بين هذه العمليات التجارية، حيث كان السلطان يستغل أمواله بتشغيلها في التجارة طلباً للربح^(٢)، وبين الاحتكار التجاري الرسمي، بمعنى أن يصبح السلطان هو المشتري الوحيد والبائع الوحيد. وقد رسم بذلك سنة ٨٣٥هـ/١٤٣١م^(٣)، ويعد السلطان برسبائي (ت ٨٤١هـ/١٤٣٧م) أول من بدأ بتطبيق سياسة الاحتكار بشكل رسمي، وأصبحت سياسة اقتصادية سار عليها السلاطين من بعده.

أما أسباب قيام السلطان برسبائي بتطبيق هذه السياسة الاقتصادية لتجارة البحر الأحمر، فقد أورد الباحثون عدداً من الأسباب، فمنهم من يرى أن فساد النظام الإقطاعي، وكثرة نفقات الحروب أدى إلى عجز ميزانية الدولة، فأصبحت تعاني من أزمة مالية، مما أدى إلى اتباع هذه السياسة^(٤). ويرى فهمي، أن السلطان برسبائي أغرته المكاسب المالية، فتوسع في احتكار التجارة الشرقية^(٥). وأضاف صبحي لبيب لما ذكر أولاً، انتشار الطاعون في

(١) ابن حجر، إنباء الغمر، ج ٢/٥٢١؛ صالح، تجارة البحر الأحمر، ص ١٧٢-١٧٣؛ الأشقر، تجارة التوابل، ص ٤٤٠-٤٤١.

(٢) عاشور، دراسات في تاريخ العصور الوسطى، ص ٣٦٤.

(٣) المقرئزي، السلوك، ج ٧/٢٣٤؛ صالح، تجارة البحر الأحمر، ص ١٧٣؛ الأشقر، تجارة التوابل، ص ٤٤١.

(٤) لبيب، التجار الكارمية، ص ٤٣؛ لبيب، سياسة مصر التجارية، ص ١٤٣؛ سعيد، الصراع حول السيطرة على البحر الأحمر، ص ١٦٢.

(٥) فهمي، طرق التجارة الدولية، ص ٣٣٥.

أواخر القرن الثامن الهجري / الرابع عشر الميلادي، وهلاك ثلث سكان مصر، مما أدى إلى انهيار الصناعة والزراعة، فأدى ذلك إلى احتكار الدولة للتجارة الشرقية^(١).

ومهما كانت الأسباب، فقد بدأت مراسيم السلطان برسباي تصدر منذ سنة ٨٣٢هـ/ ١٤٢٨م، فقد صدر في هذه السنة مرسوم يقضي بأن لا ينصب قبان لوزن بضاعة أحد من التجار في الإسكندرية. ومنع التجار من بيع البهار على تجار الفرنج، وألزم تجار الفرنج بشراء الفلفل السلطاني بمائة وعشرين ديناراً للحمل^(٢)، وكانت قيمته مع التجار ثمانين ديناراً للحمل، فحصل للتجار الكارمية من ذلك ضرر كبير^(٣).

وفي العام التالي ٨٣٣هـ/ ١٤٢٩م، ألزم السلطان برسباي تجار الكارم أن لا يبيع أحد منهم أي سلعة شرقية للتجار الفرنج. والسبب في ذلك أن السلطان أقام طائفة، (يعتقد أنهم من التجار أصحاب الخبرة) في جدة لشراء السلع الشرقية له، ومنها تحمل إلى الطور ثم الإسكندرية. حيث تم بيع الفلفل للتجار الفرنج في تلك السنة بمائة وثلاثين ديناراً للحمل، وقيمه بالقاهرة خمسون ديناراً، وبلغ السلطان برسباي أن التجار أرادوا بيع الحمل بأربعة

(١) Subhi, Egyptian., p.77؛ وللمزيد عن الأوبئة والمجاعات وأثرها. انظر: الحجي: حياة ناصر، أحوال العامة في حكم المماليك، دراسة في الجوانب السياسية والاقتصادية والاجتماعية، كاتمة للنشر والتوزيع، الكويت، ١٩٨٤، ص ٣٦١-٣٩٥. وعن مظاهر الانحطاط الاقتصادي في دولة المماليك، انظر: صالحية، ظاهرة الطرح والرمي، ص ١٠٢-١٠٥.

(٢) الحمل: حمل الجمل ويساوي العدل أو البالة المستخدمة في الشحن البحري، وكلاهما يزن خمسمائة رطل. هنتس، المكابيل، ص ٢٦.

(٣) المقرئزي، السلوك، ج ٧/١٨٥؛ الصيرفي، نزهة النفوس، ج ٣/١٤٥. وانظر: Ashtor, E., Spice Prices in the 15th Century, In: Studies on the Levantine Trade in the Middle Ages, Variorum Reprints, London, 1978, p.28, 34.

وستين ديناراً، ولكن التجار الفرنج تمسكوا على السعر تسعة وخمسين. عندئذ، تدخل السلطان برسبای، وقام بشراء فلفل تجار الكارم بتسعة وخمسين ديناراً للحمل^(١).

وهكذا كانت المرحلة الأولى في تطبيق سياسة الاحتكار من قبل السلطان برسبای في الإسكندرية، ثم توجهت أنظاره إلى جدة، فأصدر مرسوماً سنة ٨٣٥هـ/١٤٣١م، يقضي بأن يكون الفلفل مختصاً بمتجر السلطان، لا يشتريه من تجار الهند الواردين إلى جدة غيره، ولا يبيعه لتجار الفرنج في الإسكندرية سواه^(٢)، وبذلك أصبح السلطان المشتري الوحيد والبائع الوحيد للفلفل، واكتمل تطبيق سياسة الاحتكار.

ثم إن السلطان أوقع الحيلة على فلفل التجار بالقاهرة والإسكندرية يشتري له بحساب خمسين ديناراً للحمل، وكان قد طرحه^(٣) على التجار من قبل بسبعين ديناراً^(٤).

ولم تقتصر سياسة الاحتكار على السلع الشرقية، بل تعدت ذلك إلى سلع أخرى، فشملت الغلال والسكر، والثياب الموصلية والقبرصية، حيث احتكرها السلطان برسبای، وكان

(١) المقریزی، السلوك، ج٧/٢٠٥. وذكر الصيرفي أن السلطان اشترى الفلفل من التجار بسبعة وخمسين ديناراً للحمل. الصيرفي، نزهة النفوس، ج٣/١٨٥.

(٢) المقریزی، السلوك، ج٧/٢٣٤؛ الصيرفي، نزهة النفوس، ج٣/٢٣٥.

(٣) الطرح: سياسة تسويقية إجبارية، يحدد صاحب البضاعة -وهو على الأغلب صاحب نفوذ- السعر الذي يريد لبضاعته ويلزم المشتري بدفع الثمن بطرق فيها عسف وظلم. صالحيه، ظاهرة الطرح والرمي، ص٥٣. وقد مارس هذه السياسة بعض سلاطين وأمراء دولة المماليك. لبیب، التجار الكارمية، ص٤٥. وكانت سياسة الطرح معروفة منذ عصر دولة المماليك الأولى، فقد طرحت البضائع على التجار بأعلى الأثمان في سنة ٦٩٦هـ/١٢٩٦م. المقریزی: أحمد بن علي (ن٨٤٥هـ/١٤٤١م)، إغاثة الأمة بكشف الغمة، تحقيق جمال الدين الشيال، مكتبة الثقافة الدينية، القاهرة، ٢٠٠٠م، ص٤٩.

(٤) المقریزی، السلوك، ج٧/٢٣٤؛ الصيرفي، نزهة النفوس، ج٣/٢٣٥.

يعيد طرحها على التجار^(١). وبعد السكر من المواد الغذائية الأساسية التي تم احتكارها لصالح السلطان، وكان يتم انتاجه في مصر ومناطق الأغوار ببلاد الشام، واعتبر من أجود الأصناف^(٢). وكان لاحتكار مادة السكر وإعادة طرحها على التجار آثار سلبية على السكان، وبشكل خاص المرضى منهم، وكذلك التجار، فعندما طلب الأمير أقبغا الجمالي، التجار الذين يبيعون السكر بمصر والقاهرة سنة ٨٣٣هـ/١٤٢٩م، ليطرح عليهم مادة السكر، فروا وأغلقوا حوانيتهم، وقلَّ وجود هذه المادة، وعانى المرضى من ذلك، لدخول مادة السكر في صناعة الأدوية^(٣).

كما أن السلطان برسباي احتكر الثياب المصنوعة بالموصل، وكتب مرسوماً بأن لا يمكن التجار من حمله من بلاد الشام إلى مصر، وأن يكون باجمعه متجراً للسلطان. فكان من نتائج ذلك، أن بطلت صناعة الثياب بالموصل^(٤). واحتكر أيضاً الثياب القبرصية، وطرح الثوب الواحد منها بثمانية عشر ديناراً، فباعه التجار باثني عشر ديناراً^(٥). فلحقت بهم خسارة من ذلك.

(١) المقرئزي، السلوك، ج٧/١٨٦، ١٩١؛ الصيرفي، نزهة النفوس، ج٣/١٤٦، ١٤٩، ١٥٥. وقد بين الأستاذ صالحية أنواع السلع التي كانت تطرح في عصر دولة المماليك، وهي: الغلال بأنواعها من قمح وشعير وفول وحبوب، والسكر والزيت والصابون واللحوم، والأقمشة والثياب بأنواعها، والعسل والزبيب والقطن المغزول والجوخ والأخشاب والحديد. صالحية، ظاهرة الطرح والرمي، ص٥٤، ٦٥، ٧٣، ٧٤، ٧٦.

(٢) المقرئزي، السلوك، ج٧/١٨٦؛ الصيرفي، نزهة النفوس، ج٣/١٤٦؛ غوانمة، نيابة بيت المقدس، ص٩٢؛ غوانمة، التاريخ الحضاري، ص١٠٨-١٠٩.

(٣) الصيرفي، نزهة النفوس، ج٣/١٨٥. وانظر: صالحية، ظاهرة الطرح والرمي، ص٧٣-٧٤. أقبغا: الأمير أقبغا الجمالي الظاهري، كان أتاك حلب سنة ٧٩٣هـ/١٣٩٠م. أبو المحاسن، النجوم الزاهرة، طبعة المؤسسة المصرية العامة، ج١٢/١٧.

(٤) المقرئزي، السلوك، ج٧/١٨٦؛ الصيرفي، نزهة النفوس، ج٣/١٤٦.

(٥) المصدر السابق، ج٧/١٨٦؛ المصدر السابق، ج٣/١٤٦.

وتعدت سياسة الاحتكار هذه المواد لتشمل الغلال بأنواعها، فأدى ذلك لارتفاع أسعارها، فعانى الناس من ذلك، كما حُكر بيع الكتان المجلوب من بلاد الصعيد، وجعل من أصناف المتجر^(١). وكذلك الزيت والعسل والصابون^(٢).

وعندما لا يتم تصريف قفل السلطان للتجار الأجانب، كان يطرح على التجار المصريين والشاميين. ففي سنة ٨٣٩هـ/١٤٣٥م، طرح السلطان برسباي على التجار في القاهرة ودمشق ألف حمل من الفلفل بمائة ألف دينار، فنزل بالتجار بلاء لا يوصف على حد قول المقرئزي^(٣).

ولعل الأمثلة السابقة تشكل دليلاً كافياً على مدى جشع السلطان، ومدى ما عانى الناس، والتجار من هذه السياسة التجارية، والتي انعكست آثارها السلبية على الدولة نفسها. وحذا الأمراء، وكبار رجال الدولة حذو السلاطين، فقد حاز الأمير محمود بن علي، النظرون، وجعل له مكاناً لا يباع في غيره^(٤). ورمى ناظر الخاص النشو شرف الدين عبد الوهاب الخشب والجوخ والقماش على التجار، في سنة ٧٣٧هـ/١٣٣٦م، بأضعاف ثمنه^(٥). وفي نفس السنة أخذ ما في مخازن التجار من البضائع، وطرحها بثلاثة أمثال قيمتها،

(١) المصدر السابق، ج ١٨٧/٧؛ المصدر السابق، ج ١٥٥/٣؛ صالحية، ظاهرة الطرح والرمي، ص ٥٤، ٦٥-٧٢.

(٢) المصدر السابق، ج ٤٣٤/٦؛ غوانمة، نيابة بيت المقدس، ص ٩٢. وبين الأستاذ صالحية طرح الزيت والصابون، وأثار هذه السياسة على المجتمع. صالحية، ظاهرة الطرح والرمي، ص ٧٤-٧٦.

(٣) المقرئزي، السلوك، ج ٣٠٨/٧.

(٤) المقرئزي، الخطط، ج ٣١٤/١. محمود بن علي: جمال الدين محمود بن علي بن أصغر عينه السودوني، صودر مراراً، توفي سنة ٧٩٩هـ/١٣٧٧م. ابن حجر، الدرر الكامنة، ج ٨٧/٦ ترجمة ٢٢٤١.

(٥) أبو المحاسن، النجوم الزاهرة، ج ٤٢/٣. صالحية، ظاهرة الطرح والرمي، ص ٥٥. وعن رمي المهمات والحملات، انظر: صالحية، المرجع السابق، ص ٩٤-١٠١. النشو: عبد الوهاب بن فضل الله الكاتب شرف الدين، ت ٧٤٠هـ/١٣٣٩م. ابن حجر، الدرر الكامنة، ج ٢٣٧/٣ ترجمة ٢٥٥٠.

وعوّض التجار بدلاً منها مستندات^(١). وفي سنة ٨٢٠هـ/١٤١٧م، تحكم الوزراء بالأمر، وكانوا يقومون بطرح السلع ومنها (السكر والعسل والصابون والقمح وغيرها) على التجار بأعلى الأثمان^(٢). كما احتكر الأمير يشبك الشعباني الدوا دار الكبير الغلال بالوجه القبلي، سنة ٨٧٤هـ/١٤٦٩م، فتزايد نتيجة ذلك الغلاء بالقاهرة^(٣).

ولم يملك التجار وسيلة لمقاومة سياسة احتكار السلع وطرحها عليهم، إلا الجأ بالشكوى والفرار وإغلاق الحوانيت. مثلما فعلوا سنة ٨٣٣هـ/١٤٢٩م عندما طرحت عليهم مادة السكر، فقد فروا من الأسواق وأغلقوا حوانيتهم^(٤).

وكان لتطبيق سياسة الاحتكار، آثارها السلبية، على المستويين الداخلي والخارجي. وقد تمثلت على المستوى الخارجي في رسائل الاحتجاج المرسلة من قبل ملوك ودوقات الجمهوريات الإيطالية ودول أخرى^(٥). ودفعت هذه السياسة، الأوروبيين إلى البحث عن طريق بديل للحصول على السلع الشرقية، وإن لم تكن هذه السياسة هي السبب الوحيد^(٦).

(١) المقرئزي، السلوك، ج٣/٢٢٠. وانظر ما قام به النشو من عمليات طرح أخرى لدى: صالحية، المرجع السابق، ص ٥٥.

(٢) المصدر السابق، ج٦/٤٣٤. وللمزيد عن الطرح خلال عصر دولة المماليك، انظر: صالحية، ظاهرة الطرح والرمي في الاقتصاد المملوكي، ص ٥١-١٠٩.

(٣) ابن إياس، بدائع الزهور، ج٣/٤٢. الدوا دار: متولي وظيفة الدوا دارية وموضوعها تبليغ الرسائل عن السلطان، وإبلاغ عامة الأمور، وتقديم القصص عليها، والمشاورة على من يحضر إلى الباب الشريف، وتقديم البريد. وهو أمير جاندر و كاتب السر، يأخذ الخط على المناشير والتواقيع والكتب، والقائم على هذه الوظيفة أمير مقدم ألف. القلقشندي، صبح الأعشى، ج٤/١٩، ٢٠.

(٤) الصيرفي، نزهة النفوس، ج٣/١٨٥. وانظر أساليب إدانة الطرح لدى: صالحية، المرجع السابق، ص ٩٠-٩٣.

(٥) المقرئزي، السلوك، ج٧/٢٦٧.

(٦) فهمي، طرق التجارة، ص ٣٣٧؛ سعيد، الصراع حول السيطرة على البحر الأحمر، ص ١٦٢.

وعلى المستوى الداخلي، بدأت معاناة تجار الكارم، فأخذوا يدفعون الرشاوى لتصريف سلعهم المخزنة. فقد أفرج لهم الأمير خليل بن شاهين، سنة ٨٣٩هـ/١٤٣٥م، عن عدة أحمال من الفلفل باعوها للتجار الفرنج، وذلك مقابل مال أخذه منهم^(١).

ولكنهم لم يستطيعوا مقاومة قرارات السلطان ومراسيمه، فأصبحوا يتاجرون لحساب السلطان وآل أمر هذه الطائفة إلى الزوال، بما لها من أهمية في اقتصاد دولة المماليك^(٢). كما أسهمت سياسة الاحتكار في وقوع الغلاء وارتفاع الأسعار، مما كان يعود بالضرر على التجار والأهالي عامة^(٣).

وهكذا بعد أن وضع السلطان الظاهر بيبرس أسس السياسة التجارية المملوكية التي قامت على حماية البحر الأحمر وموانئه، وتوفير الأمن للتجار، وتقديم الخدمات والتسهيلات، جاء السلطان برسباي ليضع نقطة البداية لإنهيار التجارة الشرقية عبر دولة المماليك، وذلك بتطبيقه سياسة الاحتكار، مما أدى إلى الإضرار باقتصاد دولة المماليك وسمعتها.

(١) المقرئزي، السلوك، ج٧/٣٠٥. الأمير خليل بن شاهين الشخي، كان نائب الاسكندرية، ثم خلع عليه في نيابة الكرك سنة ٨٤١هـ/١٤٣٧م. أبو المحاسن، النجوم الزاهرة، طبعة المؤسسة المصرية، ج ٨٥/١٥.

(٢) صالحية، ظاهرة الطرح والرمي، ص٥٧؛ لبيب، التجار الكارمية، ص٤٧؛ عطية، سياسة المماليك، ص٣٢٩؛ صالح، تجارة البحر الأحمر، ص١٧٨.

(٣) المقرئزي، السلوك، ج٧/١٨٧، ١٩١؛ الصيرفي، نزهة النفوس، ج٣/١٤٦؛ المقرئزي، إشاعة الأمة، ص٥٥. وقد فصل الأستاذ صالحية ظاهرة ارتفاع الأسعار الناتجة عن تطبيق سياسة الاحتكار والطرح، وقدم جدولاً يبين ارتفاع الأسعار خلال سنوات مختلفة من عصر دولة المماليك. صالحية، ظاهرة الطرح والرمي، ص٦٦-٧٧، ٨١-٨٢.

٢- التجوير (التنافس بين الموانئ):

ورد في المعاجم اللغوية، أن كلمة جور، تعني ضد القصد^(١)، أو أنها تعني (مال أو جار) عن الطريق^(٢). فالتجوير إذاً هو التحول عن الطريق المعتاد، وقد اطلق هذا المصطلح، في مطلع القرن التاسع الهجري/الخامس عشر الميلادي على السفن التي كانت تتجاوز بعض الموانئ في طريقها لترسو في موانئ أخرى هرباً من ظلم وعسف، أو طمعاً في كسب^(٣).

وقد بدأ التجوير يظهر بين موانئ البحر الأحمر مع بدايات القرن التاسع الهجري/الخامس عشر الميلادي. نتيجة لسوء علاقات السلاطين الرسوليين بإشراف مكة فقد كان هؤلاء السلاطين يأمرّون التجار اليمنيين المتجهين إلى جدة بالتجوير عنها إلى ينبع انتقاماً من أمير مكة حسن بن عجلان. فجوّرت مراكب اليمن إلى ينبع، إلا أن ذلك لم يدم طويلاً، فقد تحسّنت العلاقات بينهما في سنة ٨٢١هـ/١٤١٨م، وعاد التجار اليمنيون للرسو في جدة، بعد أن خفف عنهم الشريف حسن بن عجلان في المكس^(٤).

ونتيجة لسوء معاملة نواب الرسوليين في عدن للتجار، إضافة إلى استخدام القسوة مع التجار، وفرض الضرائب العالية^(٥)، بدأت المراكب الهندية بالتجوير عن عدن إلى جدة، ولم يسبق لها أن تجاوزت عدن.

(١) الفيروزآبادي، القاموس المحيط، ص ٤٧٠ مادة جور.

(٢) ابن منظور: عبدالله محمد بن المكرم (ت ٧١١هـ/١٣١١م) لسان العرب، (١٨م) دار احياء التراث العربي، بيروت، لبنان، ط٣، ١٩٩٣، م ٤١٣-٤١٤.

(٣) محيرز: عبدالله أحمد، رحلات الصينيين الكبرى إلى البحر العربي. دار جامعة عدن، اليمن، ٢٠٠٠ م، ص ١٣٤.

(٤) الفاسي، العقد الثمين، ج٣/٣٧٧.

(٥) الفاسي، العقد الثمين، ج٣/٣٥٠-٣٧٧، وانظر دحلان، أمراء البلد الحرام، ص ٥٥، محيرز، رحلات الصينيين، ص ١٣٤؛ مورتيل، الأحوال السياسية والاقتصادية بمكة، ص ١٨٢.

وكان أول من وصل إلى جدة الناخوذة^(١) إبراهيم قادماً من قاليقوت بالهند، ففي سنة ٨٢٥هـ/١٤٢١م، وصل إلى جدة دون أن يرسي مركبه في عدن، فاستولى الشريف حسن بن عجلان أمير مكة على بضائعه وطرحها على التجار^(٢). ولما بلغ ذلك السلطان برسباي قام بتوجيه خطاب سنة ٨٢٦هـ/١٤٢٢م إلى أمير مكة يعتب عليه فيه لأخذه بضائع التجار، ويأمره بردها إليهم^(٣).

وعاد الناخوذة إبراهيم مرة ثانية سنة ٨٢٦هـ/١٤٢٢م، مجوراً على عدن هرباً من الظلم، وعلى جدة نقادياً لمصادرة سلعه، واتجه إلى سواكن ثم جزيرة دهلك، فلقي فيهما معاملة سيئة من قبل صاحبيهما^(٤).

وعندما حضر في عام ٨٢٧هـ/١٤٢٣م، جور عن عدن ومرّ بجدة متجهاً إلى ميناء ينبع، لكن الأمير قرقماس، أمير الحملة المملوكية التي أرسلها برسباي خلال هذه السنة، جامله وتمكن من إقناعه للرسو في ميناء جدة، وعامله أحسن معاملة^(٥). ويدل ذلك على بؤس التدخل المملوكي المباشر في شئون التجارة بإمارة مكة.

-
- (١) ناخوذة أو ناخوذة: لفظ فارسي يعني ريان السفينة. المقرئزي، السلوك، جـ ١١١/٧ هامش (١)؛ وانظر مورتيل، الأحوال السياسية والاقتصادية، ص ١٨٢؛ حوراني، العرب والملاح، ص ١٩٩.
- (٢) المقرئزي، السلوك، جـ ١١١/٧؛ المكي، التاريخ القويم، م ١ جـ ٢٢٤/٢؛ غوانمة: يوسف، العلاقة التجارية بين العقبة (أيلة) وعدن في العصر الإسلامي، الندوة العلمية حول اليمن عبر التاريخ، عدن، جامعة عدن، ١٩٨٩م، ص ٧٩؛ باوزير، عدن، ص ٣٥؛ طرخان: إبراهيم علي، مصر في عصر دولة المماليك الجراكسة، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، ١٩٦٠. ص ٢٨٦؛ السليمان، النشاط التجاري، ص ٩٥؛ هايد، تاريخ التجارة، جـ ٣/٣١٩؛ عبدالعال، بنو رسول، ص ٤٥٤-٤٥٥.
- (٣) الفاسي، العقد الثمين، جـ ٣/٣٨٩.
- (٤) المقرئزي، السلوك، جـ ١١١/٧.
- (٥) الفاسي، العقد الثمين جـ ٣/٣٩١؛ المقرئزي، السلوك، جـ ١١١/٧. قرقماس: الأمير قرقماس الطشتمري، من الأمراء المقدمين، خلع عليه السلطان الظاهر برفوق سنة ٧٨٤هـ/١٣٨٢م خازندار. أبو المحاسن، النجوم الزاهرة، طبعة المؤسسة المصرية العامة، ج ١١/٢٣١.

وبحسن المعاملة التي نتجت عن إشراف الممالك على تجارة ميناء جدة، عاد الناخوذة إبراهيم إلى جدة في السنة التالية، ٨٢٨هـ/٤٢٤م، وبرفقته أربعة عشر مركباً محملة بالبضائع^(١).

وبذلك ازدهر ميناء جدة، وأصبح بندراً عظيماً، وقلّت أهمية ميناء عدن^(٢). ولاستكمال السيطرة المملوكية على ميناء جدة، والإشراف المباشر على تجارته، أصبح نظر جدة وظيفة سلطانية يخلع على متوليها^(٣). فكانت تلك الخطوة الأولى في التنافس الاقتصادي بين دولة الممالك والدولة الرسولية على احتكار التجارة الشرقية.

وأدت محاولات التاجر الهندي الناخوذة إبراهيم في التجوير عن عدن إلى جدة إلى تشجيع التجار الآخرين من الهند وهرمز على الاقتداء به. ففي سنة ٨٢٩هـ/٤٢٥م، وصلت إلى جدة أكثر من أربعين مركباً محملة بأصناف البضائع، فوجد التجار راحة بجدة بخلاف ما كانوا يجدونه في عدن^(٤). فأصبحت جدة من أعظم مراسي الدنيا كما يقول المقرئزي^(٥)، وتلاشى أمر عدن^(٦).

ومما يدل على ضعف الحركة التجارية في ميناء عدن، أنه في سنة ٨٣٦-٨٣٧هـ/١٤٣٣-١٤٣٢م قدم إليها تجار صينيون، فلم تباع بضائعهم فيها، فراسلوا الشريف بركات بن حسن بن عجلان أمير مكة وسعد الدين إبراهيم بن المرة^(٧)، شاد جدة، يستأذنونه القدوم إلى

(١) المقرئزي، السلوك، ج٧/١١١؛ المكي، التاريخ القويم، م١ج٢/٢٢٤.

(٢) المصدر السابق، ج١/١١٢؛ المصدر السابق، م١ج٢/٢٢٤.

(٣) المقرئزي، السلوك، ج٧/١٢٩؛ المكي، التاريخ القويم، م١ج٢/٢٤٤؛ مورتل، الأحوال السياسية والاقتصادية، ص ١٨٤.

(٤) المقرئزي، السلوك، ج٧/١٢٨.

(٥) المقرئزي، الخطوط، ج١/٥٦٧.

(٦) المقرئزي، السلوك، ج٧/١٢٨.

(٧) ابن المرة: سعد الدين إبراهيم القبطي بن المرة، أحد كتّاب الديار المصرية، توفي بالقاهرة سنة ٨٤٤هـ/١٤٤٠م.

السخاوي: محمد بن عبد الرحمن (ت ٩٠٢هـ/١٤٩٦هـ)، الضوء اللامع لأهل القرن التاسع، (٦م، ١٢ج)، دار مكتبة

الحياة، بيروت، لبنان، (ت)، ج١/١٨٤-١٨٥.

جدة. فأرسلا بدورهما إلى السلطان برسباي الذي وافق رغبة منه في كثرة ما يتحصل من قدومها، وتشجيعاً للتجارة مع الصين. فقدموا إلى جدة، وأحسنّت معاملتهم، وباعوا ما معهم من الصيني والمسك والحرير^(١). وهكذا بدأ التعامل التجاري المباشر بين مصر والصين^(٢)، إذ كانت هذه هي المرة الأولى التي تدخل فيها المراكب الصينية البحر الأحمر.

ولم يجر هذا التنافس بين الموانئ دون تدخل السلاطين في مصر واليمن، فإزاء حرب الموانئ هذه، كان لكل منهم إجراءاته وسياساته، لحماية مصالحهم. فعلى جانب دولة المماليك، اتبع السلطان برسباي سياسة تهدف إلى ازدهار ميناء جدة على حساب ميناء عدن، فأصدر سنة ٨٣٨هـ/١٤٣٤م، أمراً. "بالأخذ من التجار الهند الواردين إلى جدة سوى العشر فقط، وأن يؤخذ من التجار الشاميين والمصريين إذا وردوا جدة ببضائع اليمن عشرين، وأن من قدم إلى جدة من التجار اليمنيين ببضاعة تؤخذ بضاعته بأجمعها للسلطان من غير ثمن يدفع له عنها"^(٣). وبهذا المرسوم تمكن السلطان برسباي من فرض حصار اقتصادي على ميناء عدن، واستمرت جدة بندراً عظيماً^(٤)، حتى بداية القرن العاشر الهجري/السادس عشر الميلادي، عندما بدأ ظهور الخطر البرتغالي في المحيط الهندي.

أما سلاطين اليمن، فقد كانت سياستهم تقوم على قطع الطريق أمام المراكب المجوّرة، واجبارها بالقوة على الرسو في ميناء عدن، لذلك كانوا يرسلون مراكب الديوان مع العسكر

(١) المقرئزي، السلوك، ج٧/٢٣٧.

(٢) عطية، سياسة المماليك، ص ٣١٨؛ عبدالعال، بنو رسول، ص ٤٥٨؛ هايد، تاريخ التجارة، ج٣/٣٢٠.

(٣) المقرئزي، السلوك، ج٧/٢٧٧؛ الصيرفي، نزهة النفوس، ج٣/٣٠٢.

(٤) المقرئزي، السلوك، ج٧/١١٢؛ غوانمة، العلاقات التجارية، ص ٨٠؛ فهمي، طرق التجارة الدولية، ص ١٣٨.

إلى باب المندب، يرصدون المراكب المجورة، ويلزمونها بالعودة إلى عدن^(١). وكثيراً ما كانت تدور معارك بين عسكر الديوان الرسولي، والتجار المجورين. ففي سنة ٨٣٢هـ/١٤٢٨م قبض على مركبين من المراكب المجورة، وصودرت حمولتها من السلع وبلغت قيمتها ما يزيد على مائة ألف دينار، وأسر من في المراكب وكان عددهم يزيد على خمسين نفراً^(٢). وفي السنة التالية ٨٣٣هـ/١٤٢٩م، وقعت معركة بين المجورين والعسكر السلطاني بالقرب من باب المندب، احترق وغرق فيها عدد من المراكب، وقتل عدد من الجانبين^(٣). وورد في ديوان ابن المقرئ قصائد شعرية تنثي على جهود السلاطين الرسوليين في مقاومة التجوير، ومن ذلك:

ومن عجب بغى المراكب هذه بتجويرها يا ويل من ركب البغيا
لقد حذروا هذا فكانوا يبغيهم لما سمعوا صماً وما أبصروا عميا
فأعرضت عنهم والمقادير خلفهم تسوقهم كالهدر نحوكم هديا
فلما دنوا منكم ولم تحفلوا بهم أغارت عليهم كل داهية دها
وجاءتهم الأمواج من كل جانب وما يرحت للبر تطويهم طيا
وورد أيضاً في نفس القصيدة:

لقد ضيعوا أضعاف ما جوروا به ويكفيهم هذا الذي قد جرى نهيا^(٤)
لذلك كان المجورون يحرون بطريق بعيدة عن عدن والساحل اليمني، فيلجأون إلى الساحل الشرقي لأفريقيا، ومنه إلى جدة^(٥).

كما اتبع بعض سلاطين اليمن سياسة العفو والمسامحة، وتخفيض العشور، بعد أن يطلب التجار المجورون، الذمة والأمان، فيتم العفو عنهم تشجيعاً لهم على عدم التجوير ففي سنة ٨٣٧هـ/١٤٣٣م، خُفِّضَ خمس العشور عن التجار^(٦)، وكان السلاطين يأمرن بمصادرة سلع المراكب المستمرة بالتجوير. ففي سنة ٨٣٨هـ/١٤٣٤م، قبض على مركب للمجورين بالقرب من ساحل زبيد، فتمت مصادرة سلعه وقومت بما يزيد عن مائة ألف دينار، وأسر جميع من فيه من العاملين والتجار^(٧).

(١) مجهول، تاريخ الدولة الرسولية، ص ٢٢٢، ٢٢٣؛ عبدالعال، بنورسول، ص ٤٥٨.

(٢) مجهول، تاريخ الدولة الرسولية، ص ٢٢٤؛ عبدالعال، بنورسول، ص ٤٥٩.

(٣) المصدر السابق، ص ٢٢٤.

(٤) ابن المقرئ: شرف الدين اسماعيل بن أبي بكر المقرئ، ديوان ابن المقرئ، إدارة إحياء التراث الإسلامي، قطر، ١٩٨٨، ص ٣٦٥.

(٥) فهمي، طرق التجارة الدولية، ص ١٣٩؛ R.B. Serjeant., Early Islamic and Mediaval Trade and Commerce in the Yemen: in Yemen 3000 Years of Art and Civilisation in Arabia felix, (ed) Werner Daun. Published by Umschau-verlag Frankfurt Main, 1987, p 164.

(٦) مجهول، تاريخ الدولة الرسولية، ص ٢١٦، ٢١٨، ٢٨٠.

(٧) المصدر السابق، ص ٢٩٠، ٢٩١.

ويعتقد أن هيبة دولة المماليك وقوتها، وبالمقابل ضعف الدولة الرسولية في سنواتها الأخيرة وسقوطها، وتولي الطاهريين حكم اليمن منذ سنة ٨٥٨هـ/١٤٦٥م، وما رافق ذلك من اضطرابات سياسية، يفسر صمت المصادر عن الإشارة إلى إجراءات سلاطين اليمن ضد المراكب المجورة.

فقد استمرت السفن التجارية الهندية بالوصول إلى ميناء جدة، خلال هذه الفترة، ولكن ذلك لم يمنع من وجود نشاط تجاري في ميناء عدن، إذ أن السلاطين الطاهريين بعد استقرار دولتهم، أخذوا يشجعون الحركة التجارية في عدن. ومن ذلك زيارتهم لهذا الميناء لرعاية التجار. ففي سنة ٨٩٥هـ/١٤٨٩م، زار سلطان اليمن الملك الظافر الثاني عامر بن عبد الوهاب ميناء عدن، وأشرف على تجهيز المراكب إلى الهند^(١).

ومع ذلك بقي ميناء جدة، هو الميناء الرئيسي، إلى أن ظهر الخطر البرتغالي، فتراجع نشاطه التجاري، كغيره من الموانئ، حيث بدأت هذه الموانئ مرحلة جديدة من تاريخها التجاري، في ظل السيطرة العثمانية، بعد سقوط دولة المماليك، سنة ٩٢٣هـ/١٥١٧م.

وكان أثر التجوير واضحاً على ميناء عدن من خلال انخفاض دخله السنوي الذي بلغ ما بين عشرة لكوك إلى سبعة عشر لكاً قبل بدء عمليات التجوير. وانخفض بعدها ليصل إلى أربعة لكوك وأقل من ذلك^(٢).

(١) ابن الديبع، بغية المستفيد، ص ١٩٥. الظافر الثاني: السلطان الملك الظافر الثاني عامر بن الوهاب، تولى السلطنة في اليمن سنة ٨٩٤هـ/١٤٨٨م، توفي سنة ٩٢٣هـ/١٥١٦م، كان على جانب كبير من الدين والتقوى. الحنبلي، شذرات الذهب، ج ٨/١٢٤.

(٢) مجهول، تاريخ الدولة الرسولية، ص ١٣٠، ص ١٦٠، ص ١٧٢، ص ٢٥٩، ص ٢٧٠. وانظر دخل ميناء عدن في جدول الرسوم والمكوس، ف ٣. لكوك: مفرداً لك، وكأنه قتر معروف من الذهب والفضة، ويعطى معناه الكثرة، ولعله من اللغة الهندية. ابن الديبع، قرّة العيون، ص ٣٨٤.

المكتبة
العلمية
الاسلامية

الإدارة في موانئ البحر الأحمر

الموظفون المشرفون على الموانئ

إجراءات استقبال السفن ومغادرتها

أساليب التعامل التجاري في الموانئ

أ. الأسواق وعمليات البيع والشراء

ب. المعاملات المالية

أنواع السلع ومصادرها

أ. التوابل والبهارات

ب. سلع العقاقير الطبية

ج. العطور والبخور

د. الأحجار الكريمة والمعادن النفيسة

هـ. سلع أخرى

تجارة الكارم

أولاً: الموظفون المشرفون على الموانئ:

شكّل الموظفون الذين يقومون برعاية الحركة التجارية في الموانئ، جزءاً هاماً من التنظيم الإداري لدولة المماليك، فقد وجد في كل ميناء عدد من الموظفين يقومون بتسيير أمور التجارة، وتحصيل الضرائب^(١).

وتأتي وظيفة الوالي أو الناظر على رأس هذه الوظائف، فقد وجد في الاسكندرية ناظر مباشرة، ويعبّر عنه بناظر الاسكندرية، ومهمته التحدث في الأموال السلطانية، مما يتحصّل من تجارة الفرنج، وسائر المتاجر الواصلة براً وبحراً، وذلك بالقبض والصرف والحمل إلى الأبواب السلطانية^(٢)، ويليه في الأهمية صاحب وظيفة "نظر الصادر" ومهمته التحدث في قدر مقرر يؤخذ من تجار الفرنج الواردين إلى الاسكندرية^(٣).

وبالمقابل في موانئ البحر الأحمر، كان لكل ميناء والٍ أو ناظر. فكان في عيذاب والٍ يمثل دولة المماليك، وآخر يمثل البجة بحكم موقعها في بلادهم. وكانوا يقتسمون جبايتها نصفين، ويقع على عاتق والي المماليك تأمين الأرزاق والمعيشة. أما الحماية فهي مهمة والي البجة^(٤).

(١) المقرئزي، السلوك، جـ ٥٠٧/٢، جـ ٢٧٨/٧؛ ابن شاهين، زبدة كشف الممالك، ص ١١١-١١٤. وانظر: فهمي، طرق التجارة الدولية، ص ٣٢٤-٣٣٠؛ سعيد، البحرية في عصر سلاطين المماليك، ص ١٥٤، ص ٢١٦؛ صبرة العلاقات بين الشرق والغرب، ص ١٤٣؛ سالم، البحر الأحمر، ص ١١٧-١١٨؛ عبد الفتاح، الموانئ والثغور، ص ١٣٧-١٣٨؛ مورتيل، الأحوال السياسية والاقتصادية، ص ١٨٦.

(٢) القلقشندي، صبح الأعشى، جـ ٤١٣/١١.

(٣) المصدر السابق، جـ ٤١٠/١١.

(٤) الحميري، الروض المعطار، ص ٤٢٣. وانظر: المقرئزي، الخطط، جـ ٥٦٨/١، C.H. Becker., Aidab, Encyclopaedia of Islam, Vol.1, p.210.

وكان والي عيذاب المملوكي من أمراء العشرات^(١)، ويتبع والي قوص إدارياً^(٢)، ثم أصبح يعين مباشرة من قبل السلطان المملوكي، بمعزل عن متولي قوص^(٣). فقد أنعم السلطان الناصر محمد بن قلاوون على أقوش المنصوري بإمرة طبليخاناه^(٤)، وهو من أمراء العشرات، وأقطعه ثغر أسوان ليقم بعذاب^(٥).

ونتيجة لأهمية التجارة الشرقية، وبشكل خاص تجارة الكارم، أنشأت دولة المماليك عدة وظائف لرعاية مصالح الدولة وشؤون التجارة بين البحر الأحمر والبحر المتوسط^(٦). وتعتبر وظيفة "نظر البهار والكارمي" من أجل هذه الوظائف وأرفعها. وهي كما يقول القلقشندي وابن كنان: (وظيفة جليلة تارة تضاف إلى الوزارة وتجعل تبعاً لها، وتارة تضاف إلى الخاص وتجعل تبعاً لها، وتارة تتفرد عنهما بحسب ما يراه السلطان)^(٧).

وتأكيداً لذلك، فقد تولى كريم الدين أكرم الصغير وظيفة نظر الكارم في سنة ٧١٧هـ/ ١٣١٧م، وكانت منفردة عن الوظائف الأخرى^(٨). وفي سنة ٧٨٢هـ/ ١٣٨٠م، كانت ضمن

(١) أمراء العشرات، الطبقة الثالثة من الأمراء المماليك، وعدة كل منهم عشرة فرسان. القلقشندي، صبح الأعشى، ج ١٥/٤.

(٢) القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٢٧/٤-٢٨، ٦٧؛ ابن فضل الله، التعريف، ص ٢٤٩.

(٣) ابن الجيعان: شرف الدين يحيى ابن المقر، التحفة السنية بأسماء البلاد المصرية، مكتبة الكليات الأزهرية، القاهرة، ١٩٧٤، ص ١٩٥.

(٤) أمراء الطبليخاناه: هم الطبقة الثانية من الأمراء المماليك، وعدة كل منهم في الغالب أربعون فارساً. القلقشندي، صبح الأعشى، صبح الأعشى، ج ٤، ١٥.

(٥) المقرزي، السلوك، ج ٣/١٦.

(٦) المقرزي، السلوك، ج ٧/٢٧٨. حيث ذكر موظفي ميناء جدة، ليبي، التجار الكارمية، ص ٣٨؛ الأشقر، تجارة التوابل، ص ١١٢.

(٧) القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٣٣/٤؛ ابن كنان، حدائق الياسمين، ص ١٧٦. نظر البهار والكارمي: الوظيفة الثالثة عشر من الوظائف الديوانية موضوعها التحدث على واصل التجار الكارمية. القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٣٣/٤.

(٨) المقرزي، السلوك، ج ٢/٥٢٤.

وظائف أخرى، فقد خُلع على سعد الدين نصر الله البقري، واستقر في نظر الذخيرة^(١)، ونظر الخاص^(٢)، وأضيفت إليه الاسكندرية والكارم^(٣).

وترتبط وظيفة "نظر البهار والكارمي" بشكل مباشر بتجار الكارم، وتجارتهم في موانئ البحر الأحمر^(٤). ومن اختصاصها متحصلات مقايضة البهار، ورسم البهار الوارد إلى ميناء الطور من جدة^(٥). وكانت الغاية من إنشاء هذه الوظيفة، تنظيم جباية الضرائب من التجار الكارمية، ورعاية مصالحهم التجارية^(٦).

وصاحب هذه الوظيفة يسمى "ناظر البهار والكارمي"، أو مستوفي البهار والكارم. ومن واجباته مراقبة واردات متاجر الكارم من أصناف البهار وأنواع المتجر من مستودعاتهم باليمن وعدن وجدة^(٧).

(١) سعد الدين البقري: صاحب سعد الدين بن نصر الله القبطي الأسلمي المعروف بابن البقري، تولى نظر الخاص والوزارة، ثم قبض عليه وصور وتوفي بعد عقوبة ومصادرة سنة ٧٩٩هـ/١٣٩٦م. أبو المحاسن، النجوم الزاهرة، طبعة المؤسسة المصرية، ج ١٢/١٦٠. نظر الذخيرة: الوظيفة الحادية عشرة من الوظائف الديوانية، وموضوعها التحدث على كل ما يستعمل من السلاح السلطاني. القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٤/٣٢.

(٢) نظر الخاص: الوظيفة الثالثة، من الوظائف الديوانية، وهي وظيفة أحدثها السلطان الملك الناصر محمد بن قلاوون، حيث أبطل الوزارة، وموضوعها التحدث فيما هو خاص بمال السلطان، وتعيين المباشرين، وصاحبها لا يستقل بأمر إلا بمراجعة السلطان، القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٤/٣٠؛ أبو المحاسن، حوادث الدهور، ج ١/٥٦؛ ابن كنان، حقائق الياسمين، ص ١٧٣-١٧٤؛ ابن شاهين، زبدة كشف الممالك، ص ١١٣؛ ابن فضل الله، مسالك الأبصار، ص ٦٠.

(٣) المقرئزي، السلوك، ج ٥/٩٥.

(٤) القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٤/٣٣؛ فهمي، طرق التجارة الدولية، ص ٣٢٩.

(٥) ابن شاهين، زبدة كشف الممالك، ص ٩٠؛ فهمي، طرق التجارة الدولية، ص ٣٢٩؛ الأشقر، تجارة التوابل، ص ١١٢.

(٦) القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٤/٣٣؛ فهمي، طرق التجارة الدولية، ص ٣٢٩.

Fischel, W., The Spice Trade in Mamluk Egypt, Journal of the Economic and Social History of the Orient, vol. 1, 1958, p.167.

(٧) القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٤/٣٣؛ ابن كنان، حقائق الياسمين، ص ١٧٦؛ فهمي، طرق التجارة الدولية، ص ٣٢٩؛ Fischel, op, cit, p, 167.

وكان يساعد مستوفي البهار والكارمي عددًا من الموظفين منهم المفتش، والمراقب وهو "استدار الكارمي"^(١). ووظيفة الاستدار أساساً من وظائف أرباب السيوف، ويتولى صاحبها الإشراف على بيوت السلطان والمطابخ والحاشية والغلمان^(٢). ويبدو أن عملية الإشراف على تحصيل الضرائب من التجار الكارمية عهدت إليه، فقد ضمن الاستدار محمود بن علي على عهد السلطان الظاهر برقوق وفاء ما استدانته السلطان من تجار الكارم لتجهيز حملة لملاقاة المغول^(٣).

ومن الوظائف الإشرافية الأخرى على التجارة والتي وجدت في الموائى وظيفة "مباشري الختم"، وصاحب هذه الوظيفة يتولى ختم البضائع، لضمان استيفاء الضرائب على السلع الصادرة والواردة، ولمنع الغش فيها. وكان تعيين المباشرين من مهمات ناظر الخاص^(٤).

ومن هنا أيضاً وظيفة "صاحب الزكاة" وكانت مهمته تحصيل أموال الزكاة من التجار، إذ كانت قوانين دولة المماليك، تقضي بأن يدفع التجار زكاة سنوية في كل موضع يتاجرون فيه وممن تولى هذا المنصب في ميناء عيذاب في عهد السلطان المنصور سيف الدين قلاوون (٦٧٨-٦٨٩هـ/١٢٧٩-١٢٩٠م)، عمر بن الفاكهاني^(٥).

(١) النقوصي، عطية، أضواء جديدة على تجارة الكارم، المجلة التاريخية المصرية، م ٢٢، ١٩٧٥، ص ٣٠؛

فهيمى، طرق التجارة الدولية، ص ٣٣٠. Fichel, Ibid, p 167.

(٢) القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٤/٢١؛ المقرئ، الخطط، ج ٣/٨٧.

(٣) أبو المحاسن، النجوم الزاهرة، ج ١٢/ص ٤٩-٥٠؛ ابن حجر، إنباء الغمر، ج ١/٤٧٠؛ فهيمى، طرق التجارة الدولية، ص ٣٣٠.

(٤) القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٤/٣٠، فهيمى، طرق التجارة الدولية، ص ٣٢٨.

(٥) ابن عبد الظاهر، تشریف الأيام والعصور، ص ١٧٢؛ سالم، البحر الأحمر، ص ١١٧؛ Fichel, Op.Cit., p.167.

وكانت قُطيا من المحطات الجمركية التي يتم فيها تحصيل الزكاة من التجار، وكان فيها الدواوين، والعمال والكتّاب والشهود^(١)، نتيجة لأهمية موقعها على طريق القوافل البرية القادمة من بلاد الشام، وموانئ البحر الأحمر (الطور وأيلة).

كما وجدت وظيفة إدارية أخرى، متعلقة بالتجار وهي "متولي شهادة الكارم" ومهمة صاحبها الشهادة عن تجار الكارم في مجلس القضاء، وممن تولى هذا المنصب بعيزاب شمس الدين بن محمد بن أبي بكر بن عبد الله بن مفرج الأنصاري (ت سنة ٧٤٠هـ/١٣٣٩م)^(٢).

وإلى جانبها وجدت وظيفة المشارف أو المشرف^(٣) على ما يصل مع التجار من السلع، فقد أشار ابن شداد إلى أسر مشارف عيذاب ابن حلي عندما أغارت جموع النوبة على عيذاب سنة ٦٧١هـ/١٢٧٢م^(٤).

(١) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٧٢.

(٢) ابن حجر: احمد بن علي العسقلاني (ت ٨٥٢هـ/١٤٤٨م)، الدرر الكامنة في أعيان المائة الثامنة (٥ ج)، تحقيق محمد سيد جاد الحق، دار الكتب الحديثة، القاهرة، ١٩٦٦، ج ٣/١٧٣-١٧٤؛ سالم، البحر الأحمر، ص ١١٧-١١٨.

(٣) المشارف: عمله طلب التفاصيل الكاملة عن أية جهة من الجهات الضريبية، ويدخل في عهده جمع المتحصلات المالية بعد ختمها، القلقشندي، صبح الأعشى، ج ١١/٤٧.

(٤) ابن شداد، تاريخ الملك الظاهر، ص ٥٢-٥٣؛ سالم، البحر الأحمر، ص ١١٨.

كما اشتملت الموائى، على موظفين إداريين آخرين، لتسيير أمور التجارة، فإلى جانب الناظر والشاد^(١)، اللذين كانا على رأس الهرم الإداري في الموائى، وجد الكتاب والكيالون^(٢)، وشهود القبان، والصيرفي، والأعوان^(٣)، والعنّالون^(٤)، والدلالون^(٥).

وفي دولة المماليك الثانية برزت وظيفة "تاجر المماليك" في الموائى، وكان يطلق عليها "معلمية الدالين"^(٦)، ويعتقد أن صاحبها يختص بتجارة السلطان. ويشير ابن شاهين إلى وجود أصحاب الوظائف الديوانية في كل مملكة من الممالك الشريفة، منهم الولاة والكشاف وشاد البحر^(٧).

وكانت الشؤون الإدارية في الموائى الحجازية من مسؤوليات شريف مكة، حيث كان يعين الولاة في الموائى، ومنها ميناء جدة أحد أهم الموائى الحجازية. ومن مهمات الوالي أو النائب وأعوانه النقّات جباية الضرائب من التجار والحجاج، والتي شكّلت مصدراً عظيماً من مصادر الدخل لأشراف مكة لقلّة الموارد الأخرى في إقليم الحجاز^(٨).

(١) المقرئزي، السلوك، جـ ٢٧٨/٧؛ الصيرفي، نزهة النفوس، جـ ٣٠٣/٣؛ المكي، التاريخ القويم، م ١ جـ ٢٢٥/٢. والمشدّ أو الشاد: هو المفتش أو الناظر والمدير، والوظيفة تسمى الشاذية. ابن طولون: شمس الدين محمد بن طولون الصالحى الدمشقي (ت ٩٥٣هـ/١٥٤٦م) نقد الطالب لزغل المناصب، تحقيق محمد احمد دهمان، وخالد محمد دهمان، دار الفكر المعاصر، بيروت، لبنان، ١٩٩٢، ص ٢٨ هامش (٣)

(٢) المقرئزي، السلوك، جـ ٥٠٧/٢.

(٣) المقرئزي، السلوك، جـ ٢٧٨/٧؛ الصيرفي، نزهة النفوس، جـ ٣٠٣/٣؛ المكي، التاريخ القويم، م ١ جـ ٢، ٢٢٥.

(٤) الصيرفي، نزهة النفوس، جـ ٣٧٠/٢.

(٥) ابن إياس، بدائع الزهور، جـ ٢٤٩/٣.

(٦) ابن إياس، بدائع الزهور، جـ ٢٤٩/٣، ٣١٧، ٤٧٢.

(٧) ابن شاهين، زبدة كشف الممالك، ص ١١١-١١٤.

(٨) الأدرسي، نزهة المشتاق، جـ ١٣٥/١. مورثيل، الأحوال السياسية والاقتصادية بمكة، ص ١٨١؛ فيب أن مار، جدة، دائرة المعارف الإسلامية، م ١٢٩/١١.

ويعد جابر بن عبد الله الحراشي أفضل من تولى جدة للأشراف، فنهض الحراشي بخدمة الشريف حسن بن بركات، نهوضاً لم يقم به أحد من قبل. وعمرَ فرضة جدة. وأقر لهم رسوماً في ثلاثة أوقات من السنة، وكان توليه جدة سنة ٨٠٦هـ/١٤٠٣م^(١).

وقد بقي الحال كذلك، إلى أن ازدهر ميناء جدة بعد الربع الأول من القرن التاسع الهجري/الخامس عشر الميلادي، نتيجة لبدء عمليات التجوير^(٢)، فأصبح الإشراف الإداري والمالي بيد سلطان دولة المماليك بعد أن كانت مهمة دولة المماليك تقتصر على توفير الأمن والحماية. فقد استحدث السلطان الأشرف برسباي وظيفة نظر جدة سنة ٨٢٨هـ/١٤٢٤م، وأصبحت وظيفة سلطانية يخلع على متوليها^(٣).

وكان من يتولى هذه الوظيفة يسافر إلى جدة صحبة قوة عسكرية، وذلك في وقت وصول المراكب الهندية إليها، وهو المكلف بجمع الضرائب المقررة على سلع التجار وحملها إلى القاهرة^(٤). وقد تولى هذا المنصب سعد الدين ابراهيم بن المرة الذي توجه إلى جدة سنة ٨٢٨هـ/١٤٢٤م^(٥)، وكان يساعده في مهمته عدد من الموظفين مثل الشاد والصيرفي وشهود

-
- (١) ابن فهد: عمر بن فهد، محمد بن محمد (ت ٨٨٥هـ/١٤٨٠م) إتحاف الوري بأخبار أم القرى، (ج٣)، تحقيق فهد شلتوت، دار المدني، جدة، (دت)، ج٣/٤٣٥، ٤٣٦. الحراشي: انظر ترجمته ص ٢٢٤، ف٣، ضمن ترجمة تجار الكرام المشهورين.
 - (٢) المقرئزي، السلوك، ج٧/١١١-١١٢؛ المكي، التاريخ القويم، م ١ ج٢/٢٢٤؛ السنجاري، منائح الكرم، ج٢/٤٣٤؛ وانظر التجوير في الفصل الثاني.
 - (٣) المقرئزي، السلوك، ج٧/١٢٩؛ الصيرفي، نزهة النفوس، ج٣/٣٠٢؛ المكي، التاريخ القويم، م ١ ج٢/٢٢٤؛ السنجاري، منائح الكرم، ج٢/٤٣٤؛ ابن فهد، إتحاف الوري، ج٣/٦٢١.
 - (٤) أبو المحاسن، النجوم الزاهرة، ج١٤/١٠٧-١٠٨؛ المقرئزي، السلوك، ج٧/١٢٩، ٢٤٩؛ المكي، التاريخ القويم، م ١ ج٢/٢٢٤؛ ابن فهد، إتحاف الوري، ج٣/٦٢٠.
 - (٥) المقرئزي، السلوك، ج٧/١١١؛ أبو المحاسن، النجوم الزاهرة، ج١٤/١٠٨؛ السنجاري، منائح الكرم، ج٢/٤٣٣؛ ابن فهد، إتحاف الوري، ج٣/٦٢٠.

ولم يتورع بعض السلاطين المماليك عن قبول الأموال أو الرشاوى، من النظار والمشدين، أما على شكل هدايا أو طلب مبلغ معين، مقابل استمرارهم في الخلع عليهم في هذه الوظائف، وهذا ما عرف ببيع الوظائف غير مبالغين بما ينجم من ذلك من أثر سلبي على التجارة والتجار. وندلل على ذلك بما قام به كريم الدين بن سعد المعروف بابن كاتب جكم سنة ٨٣٣ هـ/١٤٣٠م، حيث دفع مبلغ ستين ألف دينار مقابل حصوله على وظيفة نظر الخاص^(١). وأشار الصيرفي إلى أنه تم الخلع على شاهين الجمالي يوسف بن كاتب جكم سنة ٨٧٦ هـ/١٤٧١م بعد بذله عشرين ألف دينار^(٢). كما دفع عبدالرحمن بن داود بن عبدالرحمن الزين بن العلم الكركي اثني عشر ألف دينار، ليتولى نظر الخاص في عهد السلطان الأشرف قايتباي (٨٧٣-٩٠١ هـ/١٤٦٨-١٤٩٥م)^(٣).

وكانت الرسوم التي تحصل من التجار في الموانئ محل طمع المشدين، فقد هرب شادة جدة تَمراز بن بكتمر المؤيدي المعروف بالمصارع سنة ٨٥٤ هـ/١٤٥٠م، من جدة إلى بلاد الصعيد بعد أن استولى على عشور جدة، والتي بلغت نحو خمسين ألف دينار^(٤).

ولم يقتصر اهتمام السلاطين المماليك على تعيين الموظفين في ميناء جدة باعتباره الميناء الرئيس، بل تعدى ذلك الاهتمام إلى ميناء ينبع نتيجة لأهميته، فقد حرص السلاطين المماليك على تعيين أمير موالٍ لهم فيه لإدارة شؤونه، بما يتناسب مع مصلحة دولة المماليك، ففي سنة ٩١٢ هـ/١٥٠٦م عُيِّن هَجَّار بن دراج أميراً لينبع بدلاً من يحيى بن السبع الذي خرج عن السلطنة^(٥).

(١) ابن حجر، إنباء الغمر، ج٣/٤٤٧؛ أحمد: عبد الرازق، البذل والبرطلة زمن سلاطين المماليك (دراسة عن الرشوة) الهيئة المصرية العامة، القاهرة، ١٩٧٩/ص ١٩٣.

(٢) الصيرفي، إنباء البصر، ص ٢٤٤، ٣٨٣.

(٣) السخاوي، الضوء اللامع، ج٤/٧٦-٧٧. وللمزيد عن البذل والبرطلة، انظر: أحمد، البذل والبرطلة زمن السلاطين والمماليك، (دراسة عن الرشوة).

(٤) السخاوي، التبر المسبوك، ٣٢١. وانظر بقية خبر هروبه إلى الهند وعودته إلى اليمن لدى: السخاوي، التبر المسبوك، ٣٤٧-٣٤٨.

(٥) ابن إياس، بدائع الزهور، ج٤/٩٨.

أما رواتب الموظفين العاملين في الموانئ، فكان يتم تحصيلها بفرض رسوم إضافية على العشور المقررة على التجار، وكانت تعطى للناظر الشاد وشهود القبان والصيرفي وغير ذلك من الأعوان^(١).

وكان النائب أو الناظر والموظفون يقيمون غالباً في دور خاصة، فمقر ناظر جدة كان يطلق عليه "دار النيابة" أو "قرضة السلطان"^(٢)، يطل منه على ميناء جدة مباشرة لكي يشرف على الحركة التجارية في الميناء^(٣). ويقيم والي عيذاب من قبل البجة في الجبال حيث يقيمون^(٤)، أما والي المماليك فكان مقره بمدينة عيذاب^(٥). ويتضح لنا من حديث المقريري عن القلزم أنه كان بها دار لإقامة الوالي والقاضي والخطيب والجنود المكلفين بحفظ الأمن فيها^(٦). وكانت قلعة أيلة مقراً لإقامة النائب ومعاونيه وذلك واضح مما أورده المقريري، إذ قال: "وصل كتاب النائب بقلعة أيلة"^(٧).

أما موظفو موانئ البحر الأحمر، الواقعة على ساحل اليمن، فلم تختلف مسميات وظائفهم، ومهامهم عن موظفي الموانئ الأخرى. فقد كان في عدن الميناء الأول لليمن الناظر والمشد والنائب، وعمال الديوان السلطاني، وكذلك في زبيد^(٨)، باعتبارها تشرف على عدة موانئ (كميناء غلافقة والسرجة والمرسى السعيد).

(١) المقريري، السلوك، جـ ٧/٢٧٨.

(٢) ابن فرج، السلاح والعدة، ص ٢٩.

(٣) الصواف: فائق بكر، ومصطفى محمد رمضان، أهمية ثغر جدة، بحث منشور ضمن كتاب البحر الحمر في التاريخ والسياسة، سمنار الدراسات العليا، جامعة عين شمس، القاهرة، ١٩٨٠، ص ٢٦٢.

(٤) ابن جبير، رحلة ابن جبير، ص ٤٨.

(٥) المقريري، السلوك، جـ ٣/١٦؛ ابن جبير، رحلة ابن جبير، ص ٤٨.

(٦) المقريري، الخطط، جـ ١/٥٩٥.

(٧) المقريري، الخطط، ج ١/٥٢٢. وانظر أبو الفداء، تقويم البلدان، ص ٨٧؛ غوانمة، أيلة (العقبة)، ص ٥٥.

(٨) أبو مخرمة، تاريخ ثغر عدن، جـ ١/١١، ج ٢/٦٢؛ الخرجي، العقود اللؤلؤية، جـ ٢/١٩٥، ٢٠٢؛ ابن الديبع، بغية المستفيد، ص ١٤٦.

وممن تولى بعض هذه الوظائف من القضاة، القاضي شهاب الدين احمد بن عمر بن معبد، الذي كان ناظراً في عدن سنة ٧٨٦هـ/١٣٨٤م، وكان مشكور السيرة^(١). كما تولى ابنه القاضي رضي الدين أبي بكر هذه الوظيفة من بعده، في سنة ٨٠٣هـ/١٤٠٠م^(٢).

وكذلك القاضي جمال الدين الخطيب بن مكاوش الذي كان مشدً للسواحل الشامية (المحاذية للحجاز)، في ٨٣٤هـ/١٤٣٠م^(٣). ومن الأمراء، الأمير عباس بن عبد الجليل بن عبد الجليل بن عبد الرحمن التغلبي (ت ٦٦٤هـ/١٢٦٥م) الذي تنقل بين ولاية عدن وزبيدة^(٤).

ولأمانة البعض وحسن سيرتهم، جمعت له وظيفتان في آن واحد. فقد كان القاضي نور الدين علي بن محمد الحميري ناظراً في الوكالتين (المتجر السلطاني والساحل، ميناء عدن))، سنة ٨٣٥هـ/١٤٣١م^(٥).

وكان يساعد هؤلاء الولاة والنظار والمشدين عدد من النواب وعمال الديوان السلطاني، ومجموعة من العساكر. فقد كان الأمير فخر الدين أبا بكر بن جعفر نائباً لناظر عدن الأمير نور الدين علي بن محمد الحميري وذلك سنة ٨٣٥هـ/١٤٣١م^(٦). وقام الجمال محمد بن أبي بكر الجلال بمهمة عامل الديوان السلطاني بزبيدة سنة ٩١١هـ/١٥٠٥م^(٧). ويقوم العساكر بحماية الموظفين، والميناء والتجار في حال تعرض الميناء للنهب، أو حدوث مشاكل^(٨).

أما مكان إقامة الوالي والناظر، فقد أقيمت في الثغور المحروسة دور خاصة لإقامتهم، وليقيم فيها السلطان عند زيارته للثغر. ففي زبيد كان يطلق على دار الولاية (دار سرور). وكان يتم الإنعام على الولاة والنظار في هذه الدار^(٩).

(١) الخزرجي، العقود اللؤلؤية، ج ١٥٣/٢؛ أبو مخرمة، تاريخ ثغر عدن، ج ١١/٢.

(٢) المصدر السابق، ج ٢٥٨/٢.

(٣) مجهول، تاريخ الدولة الرسولية، ص ٢٣٤.

(٤) أبو مخرمة، تاريخ ثغر عدن، ج ١٠٥/٢.

(٥) مجهول، تاريخ الدولة الرسولية، ص ٢٤٦.

(٦) مجهول، تاريخ الدولة الرسولية، ص ٢٤٧.

(٧) ابن الديبع، الفضل المزيد، ص ١٨٨.

(٨) مجهول، تاريخ الدولة الرسولية، ص ١٩٧.

(٩) المصدر السابق، ص ٢٥٣، ٢٨٣، ٢٨٧.

وغلب على ولاية ونظار عدن وزبيد اشتغالهم بالقضاء قبل توليهم وظائفهم تلك. وكان البعض من الأمراء^(١). وعلى الرغم من ذلك لم يتوان السلاطين الرسوليون عن عزل أي من هؤلاء عندما كانت تسوء سيرته. فقد عزل القاضي شهاب الدين أحمد بن إبراهيم المحالبي عن شادية زبيد وتمت مصادرته في سنة ٨٣٥هـ/١٤٣١م^(٢).

ولم يقتصر تولي هذه الوظائف على القضاة والأمراء اليمنيين، بل تجاوز السلاطين ذلك إلى أصحاب الخبرة في الأعمال التجارية؛ كالتجار الكارمية. ومن هؤلاء: التاجر الكارمي أبو الحسن علي بن أبي بكر سعادة الفارقي وإبنة حسين بن علي اللذان توليا نظر عدن ووظائف أخرى^(٣). ويستنتج مما سبق، أن هناك شروطاً يجب توفرها فيمن يتولى مثل هذه الوظائف، كالعدالة والأمانة والخبرة، والتي توفرت في القضاة وبعض الأمراء وتجار الكارم.

وقد أورد الشريف الحسني معلومات فريدة عن نظام الميناء الإداري، وما يقوم به كل من الموظفين الموجودين في الميناء، وذلك في ميناء عدن تحت عنوان: ما يعتمد الوالي والناظر والكتاب في ثغر عدن، نرده هنا لأهميته.

- مفاتيح الفُرصة، تكون عند الوالي في بيته لوقت الحاجة.
- مفاتيح الأبواب، يصل البوابون وأصحاب الدرك ليقبضوها كل صباح، ويفتحون الأبواب ويعيدون الأقفال إلى بيت الوالي وتبقى عنده.
- ختم الفرصة، عند الناظر، فإذا استهل الشهر قعد الوالي والناظر والكتاب على دكة الطويلة، واستعرضوا الأجناد والمرتبين في الديوان وأرباب الصناعة وما يجري مجراهم وكتبوا بذلك عرائض، فوضع الوالي والكتاب خطوطهم وغير الناظر جهاتها على الضمان وغيرهم.

أما إجراءات استقبال السلع في الفرصة فهي على النحو التالي:

- (١) أبو مخرمة، تاريخ ثغر عدن، ج ٢/١٠٥؛ مجهول، تاريخ الدولة الرسولية، ص ١٤٥، ١٤٧، ٢٣٤، ٢٤٦، ٢٤٧، ٢٨٠، ٢٨٣، ٢٨٤، ٢٨٦، ٢٨٧، ٢٩٠، ٢٩٥، ٢٩٧؛ ابن النديم، الفضل المزيد، ص ١٣١، ص ١٣٢، ص ١٤٣، ص ٢٠٠.
- (٢) مجهول، تاريخ الدولة الرسولية، ص ٢٤٤.
- (٣) أبو مخرمة، تاريخ ثغر عدن، ج ٢/٦٢، ١٣٧.

- الفرضة لا تفتح إلا بحضوره الوالي والناظر والكتاب أو نوابهم.
 - وإذا جاءوا إلى الفرضة كان أمر ما يدخل أو يخرج منها إلى الناظر، وعلى الوالي الحفظ والبحث من وقت الوزن ووقت العد... وحفظ الأبواب وملازمة الفرضة أيام الموسم والكتاب جميعهم يلزمون على الحضور، ولا يرخص لهم الوالي في الغيبة. ويكون التفتيش بحضور الجميع ولا يقوم الوالي والكتاب دون أن يقوم الناظر، فيكون دخولهم بدخوله وخروجهم بخروجه.
 - تقويم القماش والمشتري في المجلس الذي عمل له.
 - العشور والمحصولات... ما كان رسم الخزائن فيكون إلى الناظر.
 - النقباء بالبندر، يكون عند الناظر نقيب بجماعة، وعند الوالي نقيب بجماعتها بالدرك.
 - المهم والطارئ يكتب استكوعات (تعليمات) بخط الوالي عليها، والناظر يعين جهة ذلك.
 - المبشر الذي يبشر بالمركب، اثنان، واحد إلى الناظر وواحد إلى الوالي^(١).
- وتجدر الإشارة إلى الموانئ المملوكية على البحر المتوسط، حيث كانت تضم عدداً كبيراً من الموظفين إلى جانب الهيئات المشرفة على الحركة التجارية، والقناصل التجاريين الذي يمثلون الدول الأوروبية التي تتعامل تجارياً مع دولة المماليك، وقد تركز معظم هؤلاء في ميناء الإسكندرية وبيروت، باعتبارهما موانئ رئيسة لتصدير السلع الشرقية إلى الغرب الأوروبي. وكان يساعد القناصل التجاريين عدد من الموظفين، يأتي على رأسهم "نائب القنصل" و"موثق العقود" و"الترجمان"^(٢).

(١) الحسن بن علي الشريف الحسني، ملخص الفطن والألباب ومصباح الهدى للكتاب، مخطوط محفوظ في الأمبروزيانا، رقم H130، من مقتنيات الأستاذ الدكتور محمد صالحية، و٤٥.

(٢) للمزيد حول هؤلاء الموظفين، وهيئة القناصل التجاريين، انظر: فيمي طرق التجارة الدولية، ص ٣٢٣-٣٢٧؛ واتفاقية تريفيزاني بين البندقية ودولة المماليك، سنة ٩١٨هـ/١٥١٢م، الفقرة الأولى والثانية. فيمي، طرق التجارة الدولية، ص ٤٠٧-٤٠٨؛ الأشقر، تجارة التوابل، ص ١١٨-١٢٠؛ سعيد، البحرية في عصر السلاطين المماليك، ص ٢١٧-٢١٨؛ صبرة، العلاقات بين الشرق والغرب، ص ١٤٣، ص ٢٢٦-٢٣١؛ واتفاقية تجارية بين البندقية وفلورنسا ودولة المماليك منشورة لدى: فيمي، طرق التجارة الدولية، ص ٤٥٧، ٤٦٩؛

John, Wans Brough., Venice: and Florence in the Mamluk Commercial Privileges, in: Bulletin of the School of Oriental and African Studies, vol, 28, 1956, pp 498-508.

ثانياً: إجراءات استقبال السفن ومغادرتها:

لم يظهر اختلاف كبير في إجراءات استقبال السفن، ومراسيم اقلعها في موانئ البحر الأحمر؛ لأنها كانت عبارة عن محطات (ترانزيت) لمرور السلع بين الشرق والغرب.

وقد ظهرت هذه الإجراءات واضحة في مينائي عدن والاسكندرية باعتبار عدن مدخل السلع الشرقية إلى البحر الأحمر، حتى نهاية الربع الأول من القرن التاسع الهجري/الخامس عشر الميلادي. حيث بدأت بعد هذه الفترة السفن الهندية والصينية المحملة بالسلع الشرقية تصل إلى ميناء جدة^(١).

وشكلت الاسكندرية الميناء الرئيس الذي تصدر من خلاله السلع المصدرة إلى أوروبا. لذلك كان إجراءات الاستقبال التي تشمل على التفتيش والتدقيق وإحصاء السلع ووزنها، وتقدير قيم الضرائب والرسوم عليها واضحة في هذا الميناء.

وعلى الرغم من ندرة المعلومات التي أوردتها المصادر حول كيفية استقبال السفن والاجراءات المتخذة عند اقلعها، في موانئ البحر الأحمر، مقارنة بما ذكرته المصادر عن ذلك في ميناء عدن، إلا أننا تمكنا من تكوين صورة واضحة لذلك، وبشكل خاص في مينائي جدة وعيذاب. حيث كان ميناء عيذاب هو الميناء الرئيس بالنسبة لدولة المماليك حتى سنة ٧٦٠هـ/ ١٣٥٨م^(٢). ثم انتقلت الشهرة إلى ميناء الطور^(٣) إلى أن احتلت جدة المركز الأول بعد سنة ٨٢٥هـ/ ١٤٢١م^(٤). ولا يعني ذلك انعدام الانشطة الملاحية والتجارية في الموانئ الأخرى، ولكنها كانت أقل أهمية من تلك.

(١) المقربي، السلوك، ج٧/ص ١١١، ص ٢٣٧.

(٢) المقربي، الخطط، ج١/٥٦٧.

(٣) القلقشندي، صبح الأعشى، ج٣/٥٣٧.

(٤) المقربي، السلوك، ج٧/١١١ الفاسي، العقد الثمين، ج٣/٣٨٩-٣٩١.

ففي ميناء جدة، جرت العادة أن يحضر شريف مكة، أو من ينوب عنه كوالي جدة مثلاً إلى ميناء جدة في موسم قدوم المراكب التجارية، ليشرف على تتجيل^(١) ما يصل في المراكب التجارية، واستقبال التجار والرفق بهم^(٢). ولا شك أن حضور أمير مكة إلى ميناء جدة دليل على الأهمية الاقتصادية للموسم التجاري بالنسبة لمكة. حيث كانت تحصل الرسوم على السلع القادمة لميناء جدة لصالح أشرف مكة، وشكّلت مورداً هاماً لها^(٣). إلى أن احتكر السلطان الأشرف برسباي، تجارة الفلفل، والسلع الشرقية^(٤)، وإلحاق وظيفة نظر جدة بالوظائف السلطانية^(٥). وذلك بعد سنة ٨٢٥هـ/١٤٢١م^(٦). وهي السنة التي بدأت فيها عمليات التجوير.

وكانت المراكب التجارية القادمة من الشرق إلى موانئ البحر الأحمر تسير على شكل مجموعات، لأنها لا تفلح إلا في موسم هبوب الرياح الموسمية. وقد جنت من ذلك فائدة كبرى، إذ شكّلت بمجموعها، وبما تحمله من جنود قوة ضد خطر القراصنة في المحيط الهندي^(٧).

(١) تتجيل إنزال التجارة من السفن إلى البر، وهي كلمة شائعة على السنة سكان جدة، الفاسي، شفاء الغرام، جـ ٢٥١/٢ هامش (٣).

(٢) الفاسي، شفاء الغرام، جـ ٢٥١/٢؛ الأزرق، أخبار مكة، ج ٢٣١/٢.

(٣) ابن فهد، إتحاف الوري، ص ٤٣٦؛ الأدرسي، نزهة المشتاق، جـ ١٣٥/١؛ مورتيل، الأحوال السياسية والاقتصادية بمكة، ص ١٨١.

(٤) المقريزي، السلوك، جـ ٢٣٤/٧؛ الصيرفي، نزهة النفوس، جـ ٢٣٥/٣؛ وانظر سياسة الاحتكار في الفصل الثاني.

(٥) المقريزي، السلوك، جـ ١٢٩/٧؛ أبو المحاسن، النجوم الزاهرة، جـ ١٠٧/١-١٠٨.

(٦) المقريزي، السلوك، جـ ١١١/٧.

(٧) عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص ١١٤؛ حوراني، العرب والملاحة، ص ٢١٠؛ Carol, op. cit, p 126.

فقد قدم إلى جدة من الهند سنة ٨٢٨هـ/١٤٢٤م أربعة عشر مركباً موسقة بالبضائع^(١)، وفي العام التالي قدم أكثر من أربعين مركباً^(٢). وكان الأمير قرقماس المملوكي في استقبال هذه المراكب، حيث عامل النواخذة والتجار أحسن معاملة^(٣).

ووصف الإدريسي إجراءات استقبال المراكب القادمة من عيذاب إلى جدة، حيث كان هذا الخط الملاحي مزدهراً بينهما، وبشكل خاص في موسم الحج، إذ قال: "إذا جاز المركب وسهل الله الوصول إلى جدة، أرسى على بعد، ودخل النقات من ناحية والي جدة، فحرزوا ما هنالك من الموجودات المكسدة، واثبتوها في دواوينهم، ثم نزلوا ونزل الناس بجملتهم...."^(٤).

ونعتقد أن هذه الطريقة أو ما شابهها، كانت متبعة مع المراكب التجارية القادمة من الشرق والمناطق الأخرى إلى جدة. وإذا كان غير ذلك، فما معنى وجود القباني والكتّاب والشهود، والشاد على رأسهم، في ميناء جدة وغيرها من الموانئ؟

أمّا مغادرة المراكب لميناء جدة، فكانت أيضاً تتم على شكل قوافل بعد انقضاء الموسم التجاري، علماً أن المصادر المتوافرة لم تشر إلى وجود إجراءات معينة، كما هو الحال في ميناء عدن^(٥). ولكن الواضح من إشارة أوردها ابن بطوطة أن المراكب كانت تغادر من جدة إلى ميناء آخر، حيث تبدأ عمليات بيع وشراء وعقد صفات تجارية. فقد غادر ابن بطوطة ميناء

(١) المقرئزي، السلوك جـ ١١١/٧؛ المكي، التاريخ القويم، م ١ جـ ٢٢٤/٢.

(٢) المقرئزي، السلوك جـ ١٢٨/٧.

(٣) الفاسي، العقد الثمين، جـ ٣٩١/٣؛ المقرئزي، السلوك، جـ ١١١/٧.

(٤) الإدريسي، نزهة المشتاق، جـ ١٣٥/١.

(٥) انظر لاحقاً إجراءات المغادرة في ميناء عدن.

جدة صحبة قافلة مراكب تجار اليمن، بعد أن إنفضَّ موسم جدة، متجهين إلى ساحل السودان، لبيع الإبل التي كانت معهم^(١).

وتجدر الإشارة هنا أن سير المراكب في البحر الأحمر، لم يكن يتم إلا أثناء النهار، خوفاً من الاصطدام بالشعاب المرجانية، ولشدة أهوال هذا البحر ليلاً، لذلك كانت المراكب ترسو في الجزر الصغيرة، أو تلجأ إلى الساحل ليلاً^(٢).

أما ميناء عيذاب، فكان المتبع فيه قبل مغادرة المراكب، أن يقوم المفتشون بتفتيش المراكب بشكل دقيق، ويفتشون التجار والحجاج بدقة وعناية قبل مغادرتهم، ولا يجوزها أحد قبل أن يدفع الرسوم المقررة^(٣).

وبعد هذه الإجراءات التفتيشية، يصعد التجار والحجاج إلى مراكبهم، وينتظرون الريح المواتية للإقلاع. فقد أقام ابن جبير ومن معه من الحجاج والمسافرين، يوماً في المرسى لركود الريح، إلى أن أفلعت المركب في اليوم التالي^(٤).

وهنا لا بد أن نشير، إلى أن ما أورده ابن جبير عن الإجراءات المتبعة في ميناء عيذاب، إنما ينطبق على العصر الأيوبي. ونعتقد أن هذه الإجراءات، أو نحوها، كانت مطبقة في عصر دولة المماليك. حيث استمرت شهرة ميناء عيذاب، وإزدهاره طيلة عصر دولة المماليك الأولى^(٥)، حتى وصفت خلال هذا العصر بأنها: "أعظم مراسي الدنيا"^(٦).

(١) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٢٦١.

(٢) الإدريسي، نزهة المشتاق، ج ١/١٣٧؛ البكري، المسالك والممالك، ج ١/٢٠١؛ ابن بطوطة، الرحلة، ص ٢٦٢.

(٣) الحميري، الروض المعطار، ص ٤٢٣؛ وانظر ابن جبير، الرحلة، ص ٣١.

(٤) ابن جبير، الرحلة، ص ٤٩.

(٥) القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٣/٥٣٧؛ المقرئ، الخطط، ج ١/٥٦٧.

(٦) المقرئ، الخطط، ج ١/٥٦٧. ابن إياس، نزهة الأعمى، ص ١٩٦.

ومما يدعم هذا الاعتقاد - إلى جانب الشهرة - وجود موظفين في ميناء عيذاب في عصر دولة المماليك، منهم الوالي، والمشارف، وصاحب الزكاة^(١).

وعن استعداد التجار والحجاج قبل الإقلاع، فكانوا يمضون الليلة التي تسبق إقلاعهم في الصلاة وكتابة الرسائل، وقراءة سورة من القرآن الكريم، وأدعية منها حزب البحر^(٢).

بقي ميناء عدن الميناء الرئيس لاستقبال السلع الشرقية، ومنه كانت تنقل إلى موانئ البحر الأحمر بمراكب خاصة، حتى سنة ٨٢٩هـ/١٤٢٥م، حيث ازدهرت جدة وتلاشى أمر عدن^(٣).

وكان النظام المتبع لاستقبال المراكب التجارية هو قيام الناظور^(٤)، برصد المراكب القادمة إلى الميناء بصعود الناظور إلى أعلى الجبل المجاور للميناء^(٥).

وعند اقتراب المركب للميناء يركب المبشرون المراكب الصغيرة لاستقبال المركب، ويصعدون إليه، ويوجهون عدداً من الأسئلة إلى ربان السفينة، منها: مكان قدوم السفينة، وأنواع

(١) انظر ما سبق عن الموظفين.

(٢) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٤٣؛ الأشقر، تجارة التوابل، ص ٣٤٥؛ Goitein, Amediterranean, I, p 314. حزب البحر: انظر نصه لدى ابن بطوطة، الرحلة، هامش ص ٤٣.

(٣) المقرئزي، السلوك، ج ٧/١٢٨؛ المقرئزي، الخطط، ج ١/٥٦٧.

(٤) الناظور: المراقب الذي يرصد قدوم المراكب، وقت شروق الشمس وغروبها، حيث يساعد شعاع الشمس الممتد على سطح الماء، على الرؤية، فإذا لاحظ شيئاً على سطح الماء، قام بقياس ذلك ورصده بعود معه، فإذا كان طيراً تحرك يميناً أو شمالاً، وإذا بقي ثابتاً تأكد أنه مركب، فيصيح بأعلى صوته "هيرا". فإذا صدقت رؤيته، منح عن كل مركب دينار ملكي، وإذا كان كاذباً ضرب عشرة عصي. ابن المجاور، تأريخ المستبصر، ص ١٣٨.

(٥) ابن المجاور، تأريخ المستبصر، ص ١٣٨؛ أبو مخرمة، تاريخ ثغر عدن، ج ١/٥٦-٥٨.

البضائع التي تحملها، وعدد ركابها. كما يدونون أسماء التجار والربان. ثم يقوم الكراني^(١)، بتسجيل كل ما في المركب من السلع وأمتعة، ويعود المبشرون والكراني يحملون التقارير التي دونوها، ويقدمونها لوالي عدن^(٢). ثم يدور المبشرون في البلد معلنين للأهالي أسماء التجار الذين قد يكونون من ذويهم، ويتقاضون البشارة مقابل ذلك^(٣).

ومن التقاليد المرعية، أنهم يقومون بنزع أشرعة السفينة وساريتها ودفتها وأخذ كل ذلك معهم، حتى لا يستطيع المركب الإبحار، قبل أن يتم دفع الضرائب المقرر على ما فيه من السلع^(٤).

وقبل أن ينزل التجار من المركب إلى الميناء، كانت تجري عملية تفتيش دقيقة على كل رجل وامرأة من الرأس حتى أخمص القدمين، وقد وصف ابن المجاور، وأبو مخرمة، إجراءات التفتيش هذه بقولهم: "ويصل التفتيش إلى العمامة والشعر والكمين، وحزة السراويل، وتحت الأباط، ويضرب بيده حجرة الإنسان... وكذلك عجوز تفتش النساء وتضرب بيدها في أعجازهن وفروجهن"^(٥).

وكان الدافع لهذه الدقة في التفتيش، هو الخوف من عمليات التهريب التي يتفنن فيها التجار كإخفاء الذهب والفضة، وما خف وزنه وغلا ثمنه. ونورد هنا ما ذكره ابن بطوطة عن

(١) الكراني: هو الكاتب، ابن بطوطة، الرحلة، ص ٢٧٦.

(٢) ابن المجاور، تأريخ المستبصر، ص ١٣٩؛ أبو مخرمة، تاريخ ثغر عدن، ج ١/٥٦-٥٨.

(٣) المصدر السابق، ص ١٣٩؛ المصدر السابق، ج ١/٥٦-٥٨.

(٤) فارتيماء، رحلات فارتيماء، ص ٦٨.

(٥) ابن المجاور، تأريخ المستبصر، ص ١٣٩؛ أبو مخرمة، تاريخ ثغر عدن، ج ١/٥٦-٥٨.

تفنن التجار في ذلك. فقد أشار أنه عندما سافر من جدة إلى سواحل السودان صحبة تجار اليمن، كانوا يخفون عشرة آلاف درهم داخل عديلة دقيق^(١).

ومهما كانت الأسباب الداعية لهذه الدقة في التفتيش، فإننا نرى أنها إجراءات مبالغ فيها. فالأصل أن يتم معاملة التجارة بالرفق واللين، وإظهار المسامحة تشجيعاً لهم على القدوم إلى ميناء عدن في المواسم التجارية، وخصوصاً أن ميناء عدن، وطريق البحر الأحمر التجاري كان يتعرض للمنافسة من قبل الموانئ الأخرى الواقعة على الخليج العربي (كميناء هرمز).

وعلى أية حال، فبعد هذه الإجراءات التفتيشية في ميناء عدن، كان يسمح للتجار بالنزول إلى البلد، أما البضائع فيتم إنزالها من المراكب التجارية، إلى الميناء، بعد ثلاثة أيام، وتُحل ويتم عدّها قطعة قطعة. وما كان منها بحاجة لوزن كالتوابل، فيوزن بالقبان^(٢). لتقدير الضرائب، وعندئذ يظهر على التاجر الحزن . (بما يعملون معه من الفعل الذي يطير منه البركة والسعادة)^(٣).

أما إجراءات مغادرة المراكب لميناء عدن، فكانت تتم أيضاً وفق نظام معين. فبعد أن يدفع التجار ما عليهم من الضرائب، ويبيعون سلعهم -وربما يمكث المركب شهراً^(٤)- يعلن ربان المركب السفر، بوضع علم (شعاراً خاصاً بمركبه) فيعلم التجار والناس بسفره، ويبقى كذلك أياماً حتى يُقلع^(٥).

(١) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٢٦١.

(٢) ابن المجاور، تأريخ المستبصر، ص ١٣٩؛ أبو مخرمة، تاريخ ثغر عدن، ج ١/٥٦-٥٨.

(٣) ابن المجاور، تأريخ المستبصر، ص ١٣٩.

(٤) فارتيما، رحلات فارتيما، ص ٧٦.

(٥) القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٩/٥؛ ابن فضل الله، مسالك الأبصار، ص ١٥٧-١٥٨؛ وانظر: أبو مخرمة، تاريخ عدن، ج ١/٥٨، ٦٧-٦٨.

وهذا يدل على دقة الإجراءات التنظيمية في حفظ حقوق التجار والمتعاملين معهم، لأن عدن كانت سوقاً عالمية، يؤمها عدد كبير من التجار والمسافرين من مختلف البلدان. وبلغ من دقة هذه الإجراءات، أنه لو أراد بعض الناس الخروج لوداع مسافر من باب الميناء، لما استطاع، إن لم يكن بحوزته خط جواز وضامن يضمنه بما يظهر عليه، بعد وقت من مال أو عشور^(١)، إن هو غادر الميناء صحبة التجار والمسافرين.

هذا بالنسبة للمركب، أما الأشخاص المسافرون، أو التجار الغرباء وغير المعروفين، فإنه لا يسمح لهم بالسفر، حتى يطوف منادٍ، ينادي عليه في الأسواق، معلناً أن فلان بن فلان مسافر، فمن له عليه دين أو مال، فليطالبه به، ثم يسمح له بالسفر^(٢).

وجرت العادة أن يزور بعض سلاطين اليمن ميناء عدن، لنشر العدل بين التجار، وتشجيعهم على التجارة، والإشراف على تجهيز المراكب التجارية المغادرة إلى الهند.

ففي سنة ٨٩٥هـ/١٤٨٩م، زار سلطان اليمن الملك الظاهر الثاني عامر بن عبدالوهاب عدن، وعيد فيها عيد الفطر، وجهاز المراكب إلى الهند^(٣). وهذا التصرف يعكس اهتمام سلاطين اليمن من آل طاهر^(٤) بثغر عدن، وتنشيط الحركة التجارية فيه.

وإذا انتقلنا شمالاً، حيث ميناء الاسكندرية الذي اعتبر الميناء الرئيس في تصدير سلع الشرق القادمة عبر عدن وموانئ البحر الأحمر إلى الغرب الأوروبي. فإننا نلاحظ أن

(١) ابن المجاور، تأريخ المستبصر، ص ١٤٦.

(٢) ابن المجاور، تأريخ المستبصر، ص ١٤٦؛ إبراهيم، عدن، ص ٣١١.

(٣) ابن الديبع، بغية المستفيد، ص ١٩٥.

(٤) قامت دولة بني طاهر في اليمن سنة ٨٥٨-٩٤٥هـ/١٤٦٥-١٥٣٨م، وتنسب هذه الدولة إلى طاهر بن

تاج الدين بن معوضة الأموي القرشي، وللمزيد حول الدولة لطاهرية في اليمن. انظر: محمد: حسين

سليمان، تاريخ اليمن السياسي في العصر الإسلامي، المجمع العلمي العراقي، بغداد، ١٩٦٩، ص ٢٥٩

وما يليها؛ عبدالعال، بنو رسول وبني طاهر، ص ٢٤٥-٣٣٠.

الإجراءات المتبعة في استقبال ومغادرة المراكب والسفن التجارية، مشابهة لما كان يجري في ميناء عدن. فقد خصص الميناء الغربي المعروف بميناء السلسلة لسفن المسلمين، والميناء الشرقي المعروف بمرسى البرج للسفن الأوروبية، وبعد أن ترسو السفينة في الميناء، يقوم الموظفون المختصون - وقد سماهم ابن جبير الأمناء - بتفتيش التجار والمسافرين والبضائع بشكل دقيق. ويسجلون تقاريرهم التي ترسل إلى والي المدينة^(١).

وبعد نزع الأشرعة والصواري، يسمح للتجار بالنزول إلى الميناء صحبة القنصل الفرنسي، ليدفعوا ما تقرر من رسوم على بضائعهم وعن أنفسهم من ضريبة شخصية، وبالمقابل كان المسلمون يدفعون الزكاة، عما يحملونه معهم من الأموال، سواءً أحال عليها الحال أم لا، وكإجراء أمني، كان يتم استجواب جميع القادمين، وكانت المغادرة لا تتم إلا بعد الحصول على تصريح بالرحيل^(٢).

(١) ابن جبير، الرحلة، ص ١٣.

(٢) ابن جبير، الرحلة، ص ١٣؛ فهمي، طرق التجارة، ص ٣١٣-٣١٥؛ صبرة، العلاقات بين الشرق والغرب، ص ١٣٥؛ طرخان، مصرفي عصر الجراكسة، ص ٢٨٥-٢٨٦؛ هايد، تاريخ التجارة، ج ٣/ص ٣٠٢-٣٠٣، هساو: سونيا، في طلب التوابل، ترجمة محمد عزيز، مكتبة نهضة مصر، القاهرة، ١٩٥٧، ص ١٤٢.

ثالثاً: أساليب التعامل التجاري في الموانئ

أ. الأسواق وعمليات البيع والشراء:

عرف العرب الأسواق قبل الإسلام، كأحد أشكال النظم التجارية. فكان لهم أسواقهم السنوية، في دومة الجندل^(١)، وهجر^(٢)، وعدن^(٣). وكانت أشهر أسواقهم تعقد في عكاظ^(٤) في شهر شوال^(٥).

وبعد الإسلام، لم تكد تخلو مدينة أو بلدة من وجود الأسواق فيها^(٦). فقد أفاضت كتب الجغرافيا والرحلات في وصف الحياة الاقتصادية في المدن والقرى التي تناولتها. فعلى سبيل المثال أشار ابن حوقل والمقدسي أثناء وصفهما لاقليم الشام ومصر إلى وجود الأسواق الحسنة والواسعة، والحمامات والمساجد في مدن وقرى هذه الأقاليم^(٧).

واشتهرت أسواق الموانئ؛ لأنها كانت حلقة الوصل بين الأسواق الداخلية، وأسواق الدول الأخرى، فتوفرت فيها السلع من كلا الجانبين. لذلك كانت هذه الأسواق قبلة التجار، فأصبح لكل ميناء صفته الخاصة لدى الرحالة، فوصفت أيلة بأنها فرضة فلسطين وخزانة

(١) دومة الجندل: حصن وقرى بين الشام والمدينة المنورة. ياقوت، معجم البلدان، جـ ٤٨٧/٢.

(٢) هجر: مدينة وهي قاعدة البحرين، ياقوت، معجم البلدان، جـ ٣٩٣/٥.

(٣) القلقشندي، صبح الأعشى، جـ ٤٦٨/١.

(٤) عكاظ: منطقة فيها نخل في واد، بينه وبين الطائف ليلة، وعن مكة ثلاث ليال، وبه كانت تقام أسواق العرب في شهر شوال، ثم تنتقل إلى سوق المجنة، فتقيم فيها عشرين يوماً من ذي القعدة، ثم تنتقل إلى سوق ذي المجاز فتقيم فيه إلى أيام الحج. ياقوت. معجم البلدان، جـ ١٤٢/٤.

(٥) ياقوت، معجم البلدان، جـ ١٤٢/٤.

(٦) للمزيد عن الأسواق الإسلامية. أنظر: زيادة، نقولا، الأسواق الإسلامية، المقتطف، م ١٠٣، ١٩٤٣، ص ١٣٧-١٤١.

(٧) انظر: ابن حوقل، صورة الأرض، ص ١٣١، ١٣٢، ١٣٣، ١٣٤، ١٣٥، ١٣٨، ١٦٣؛ المقدسي، أحسن التقاسيم، ص ١٤٠، ١٤١، ١٤٩.

(موسم ثغر عدن)^(١). وعرف النوع الثالث: بالمحلي الدائم، وقد تطور هذا النوع إلى أن أصبح متخصصاً بسلعة معينة. كأسواق العنبريين، والبزازين، والجوخيين، والحلاويين، والقطارين، التي ظهرت في القاهرة^(٢).

وكان يراعى عند إقامة هذه الأسواق أن تكون في أماكن يسهل الوصول إليها إلى جانب توفر المخازن لتخزين البضائع. وكانت مراقبة هذه الأسواق من مهمات المحتسب وأعوانه خوفاً من حدوث الغش والتدليس فيها، ولمراقبة الأسعار^(٣).

أما أسواق موانئ البحر الأحمر، وعمليات البيع والشراء فيها، فسوف نتحدث عنها بدءاً بعدن باعتبارها المحطة الأولى التي كانت تصل إليها السلع الشرقية، والمدخل الجنوبي للبحر الأحمر.

كان نشاط ميناء عدن التجاري يزداد في مواعيد محددة من السنة تبعاً لموسم هبوب الرياح الموسمية، حيث يفد إليها التجار والمراكب المحملة بالبضائع الشرقية. فتصبح في تلك المواعيد سوقاً عالمية "ومجتمع التجار"^(٤). ويتم في موسمها الذي يعرف بـ "موسم ثغر عدن"^(٥)، تبادل مختلف البضائع.

(١) عمارة: نجم الدين عمارة بن علي اليمني، تاريخ اليمن المسمى المفيد في أخبار صنعاء وزيد وشعراء ملوكها وأعيانها وأدبائها، تحقيق محمد بن علي الأكواع، المكتبة اليمنية للنشر والتوزيع، صنعاء، ط٣، ١٩٨٥، ص ٢٦٤؛ فهمي، طرق التجارة الدولية، ص ٢٨١؛ مندعي، تاريخ اليمن، ص ١٧٢.

(٢) المقريري، الخطط، ج ٢/٥٨٢-٦١٢؛ فهمي، طرق التجارة، ص ٢٨١.

(٣) الشيزري: عبد الرحمن بن نصر (ت ٥٨٩هـ/١١٩٣م) نهاية الرتبة في طلب الحسبة، مطبعة لجنة التأليف والترجمة والنشر، القاهرة، ١٩٤٦م، ص ١١ وما يليها.

(٤) ياقوت، معجم البلدان، ج ٤/٨٩؛ القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٩/٥؛ الإدريسي، نزهة المشتاق، ج ١/٥٤.

(٥) عمارة، المفيد، ص ٢٦٤؛ الوصابي، تاريخ وصاب، ص ٧١؛ مندعي، تاريخ اليمن، ص ١٧٢.

وكانت عدن تشهد خلال موسمها حركة تجارية مستمرة، تمثلت خلالها مختلفة أوجه التعامل التجاري. فبعد تفريغ حمولة المراكب التجارية- وكان ذلك يتم يدوياً^(١)، بواسطة الحمالين الذين هم إحدى فئات موظفي الموانئ - تنقل السلع إلى الفرضة من باب الساحل لتقدير العشور عليها، ثم يتم اخراجها من باب آخر إلى المدينة^(٢)، لتنصب الأسواق على ساحل البحر، حيث تبدأ عمليات البيع والشراء، وكان أهل عدن يخرجون للتفرج على هذه الأسواق^(٣). وتجدر الإشارة أن أسواق عدن كانت تعقد بعد غروب الشمس تجنباً لحرارة الشمس الشديدة^(٤).

وقد ظهرت في هذه الأسواق، عدة أوجه للتعامل التجاري، منها بيع تلك البضائع نقداً، عن طريق الدلال بطريقة المناداة مقابل رسم دلالة نقدي، قدر على كل مائة دينار، دينار واحد، وأحياناً كان رسم الدلالة يدفع عيناً، ويتحمله المشتري^(٥).

وكانت المقايضة إحدى وسائل التعامل التجاري في عدن. فعندما قدم الأسطول الصيني إلى عدن سنة ٨٣٧هـ/١٤٣٣م، وكان صاحبهم سفير امبراطور الصين (ينج لو) إلى ملك اليمن الطاهر يحيى بن إسماعيل، سمح لمن لديه سلع ثمينة من التجار، أن يبيع أو يقايض التجار

(١) هايد، تاريخ التجارة، ج٢/٢٩.

(٢) أبو مخرمة، تاريخ تفر عدن، ج١/١٤-١٥.

(٣) القلقشندي، صبح الأعشى، ج٥/٩؛ ابن فضل الله، مسالك الأبصار، ص ١٥٧-١٥٨.

(٤) فارسيما، رحلات فارسيما، ص ٦٧؛ غوانمة، العلاقة التجارية، ص ٧٨؛ سونيا، في طلب التوابل، ص ١٤٤.

(٥) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص ١٤٦؛ أبو مخرمة، تاريخ تفر عدن، ج١/٦٧؛ عبدالعال، بنو رسول، ص ٣٨٦-٣٨٧.

الصينيين^(١). ويستنتج من تحديد السلع الثمينة، كساد سوق عدن، ورواج سوق جدة، حيث كان التنافس بينهما في تلك الفترة على أشده.

وكانت هنالك بعض الشروط الملزمة للبائع والمشتري، في أسواق عدن، منها: أنه بإمكان المشتري لبعض السلع (كالقماش وغيره) رد هذه السلع إلى البائع، إذا أظهر المشتري عيب تلك السلع، أو تبين له أن سعرها أعلى مما هو معروف في الأسواق. وكذلك الحال بالنسبة للجواري، إذا يمكن ردها لبائعها، إذا أظهر المشتري العيب فيها. وكان قاضي عدن يتولى حسم مثل هذه الأمور^(٢).

ونرجح هنا أن تلك الشروط والإجراءات كان يعمل فيها في التجارة الداخلية، إذ أن التجارة الخارجية كان يتم فيها عقد صفقات كبرى بين تجار الشرق وتجارة الكارم وغيرهم. ويقدم لنا جوايتين (Goitein) صورة واضحة عن الصفقات التجارية لتجار الكارم من خلال وكيّهم الموجود في عدن بناءً على دراسته لعدد من وثائق الجنيزا. فكان وكيّ تجار الكارم يقوم باستقبال بضائع الكارم، وخبزها في المخزن، ويعمل على بيعها بعقد صفقات تجارية، بموجب عقود وشهود معتمداً في ذلك على التوكيل الشرعي الممنوح له من قبل التجار^(٣).

(١) مجهول، تاريخ الدولة الرسولية، ص ٢٤٧؛ محيرز، رحلات الصينيين الكبرى، ص ٧٩. للمزيد عن العلاقات بين العرب والصين، انظر: الصيني، بدر الدين حي، العلاقات بين العرب والصين، مكتبة النهضة، القاهرة، ١٩٥٠؛ ريتون: محمد محمود، الصين والعرب عبر التاريخ، دار المعارف، القاهرة، ١٩٦٤. الملك الطاهر: هو يحيى بن إسماعيل الأشرف بن العباس الأفضل بن علي المجاهد بن داود المؤيد بن يوسف، توفي سنة ٨٤٢هـ/١٤٣٨م. العرشي، بلوغ المرام، ص ٤٧.

(٢) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص ١٤٦؛ إبراهيم، عدن، ص ٣١٠.

(٣) جوايتين: س، د، دراسات في التاريخ الإسلامي، والنظم الإسلامية، تعريب عطية القوصي، وكالة المطبوعات، الكويت، ١٩٨٠م، ص ٢٥٨، ٢٧٢.

وجدير بالذكر، أن ذلك ينطبق على العصر الأيوبي، ولا شك أن مهام وكيل التجار استمرت كما هي، في عصر دولة المماليك، إذ أن تجارة الكارم استمرت مزدهرة حتى القرن التاسع الهجري/الخامس عشر الميلادي، حيث ضعفت خلال هذا القرن بعد توسع السلطان الأشرف برسباني في سياسة الاحتكار^(١).

ويعتقد أن الأسواق المتخصصة بنوع معين من السلع، ظهرت في عدن فقد ذكرت أسواق الخزف، وأسواق الخضرة والرطب واللحم والجواري والدواب^(٢). وقبل أن نتناول أسواق ومعاملات ميناء آخر غير عدن، لا بد من الوقوف عند ما قاله هايد (Heyd) وهو بصدد الحديث عن عدن، فقد قال: "يُنْتَهز الهنود الذين يحضرونها (يقصد موسم عدن وأسواقها) فرصة وجودهم هناك، ويبيعونها (أي سلعهم) إلى تجار عرب أو مصريين قبل أن يعودوا إلى بلادهم، ومع ذلك كانوا يصحبون بضائعهم أحياناً حتى مصر، ويبيعونها (سلعهم) في أسواق هذا البلد، وكان هذا الأمر كثير الحدوث"^(٣).

والأسئلة المطروحة هنا، هل كان التجار الهنود ينقلون بمراكبهم وسلعهم إلى مصر؟ أم أنهم كانوا يرافقون سلعهم في مراكب وسفن البحر الأحمر التي كانت تنقل السلع من عدن إلى موانئ البحر الأحمر؟ ولماذا انتقلهم هذا إلى مصر؟

نعتقد أن الإجابة على السؤال الأول قد حسمها المقرئزي، فقد أشار إلى أن مراكب الهند لم تظهر في البحر الأحمر إلا منذ سنة ٨٢٥هـ/١٤٢١م^(٤)، وهي السنة التي بدأت فيها عمليات التجوير. وبذلك يتضح أيضاً أن التجار الهنود أبحروا في البحر الأحمر بعد هذه السنة بمراكبهم،

(١) المقرئزي، السلوك، ج٧/٢٣٤. وانظر سياسة الاحتكار في الفصل الثاني.

(٢) ابن المجاور، ص ١٣٢، ١٤٨؛ إبراهيم، عدن، ص ٣٣٣.

(٣) هايد، تاريخ التجارة، ج٢/٢٩.

(٤) المقرئزي، السلوك، ج٧/١١١.

ويعتقد أن بعضهم كان يرافق التجار المصريين من عدن إلى مصر قبل بدء عمليات التجويز لعدم درايتهم بالملاحة في البحر الأحمر.

أما انتقالهم هذا، فكان بسبب المعاناة التي كان يلقاها التجار في ميناء عدن فقد ذكر ابن المجاور عن ذلك قائلاً: "وخروج الإنسان من البحر كخروجه من القبر، والفرضة كالمحشر، فيه المناقشة والمحاسبة، والوزن والعدد، فإن كان رابحاً طاب قلبه وإن كان خاسراً أغتم"^(١).

كما أن المصادر ذكرت وجود تجار من العرب في موانئ الهند والصين، فالعلاقات التجارية بين جنوب الجزيرة العربية والشرق الأقصى قديمة تعود في جذورها إلى العصر الهليني والروماني. واتسعت في العصر الإسلامي إلى درجة قيام ممالك إسلامية على ساحل الهند، ووجود تجمعات من المسلمين في مناطق إنتاج السلع الشرقية، ومراكز تصديرها^(٢).

وإذا انتقلنا من عدن، شمالاً بمحاذاة الساحل الشرقي للبحر الأحمر، فلا نستطيع إغفال ذكر أسواق زبيد، فكانت تعقد فيها سوق اسبوعية في كل يوم خميس^(٣). وزبيد تشرف على مينائي غلافقة والاهواب، وتعد من فرض اليمن المشهورة إذ بها مجتمع التجار من الحجاز ومصر والحبشة، ومنها تخرج بضائع الهند والصين^(٤). حيث كانت تصلها بطريق البر والبحر^(٥).

(١) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص ١٢٨؛ أبو مخرمة، تاريخ نجر عدن، ج ١/٤٨.

(٢) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٤٧٨، ص ٥٤٥، ص ٥٦٩، ص ٥٧٢، ص ٥٧٥؛ غوانمة، أيلة، ص ٥٩-٦٨؛ Philip, D. Curtin., Cross-Cultural Trade in World History, Cambridge University Press, Cambridge, 1984, p.130 وانظر الفصل الخامس العلاقات التجارية مع موانئ جنوب شرق آسيا.

(٣) مجهول، تاريخ الدولة الرسولية، ص ٩٨.

(٤) القلقشندي، صبح الاعشى، ج ٨/٥؛ الادريسي، نزهة المشتاق، ج ١/٥٢-٥٣.

(٥) هايد، تاريخ التجارة، ج ٢/٢٨.

وقد ضنّت علينا المصادر في وصف عمليات البيع والشراء وعقد الصفقات التجارية، في مدينة زبيد، بما إنها مجتمع التجار. ولكن يستنتج من قول ابن اياس: "يجتمع في زبيد التجار من الحبشة والحجاز والعراق ومصر للمتاجرة والمبادلة"^(١). أن أسواقها كانت رائجة ومشهورة، وكانت عمليات البيع والشراء تتم نقدًا ومقايضة، لذلك قصدها التجار.

وتعقد أسواق جدة ومكة في موسم الحج السنوي وموسم قدوم التجار بالسلع الشرقية، وتصل هذه الاسواق إلى قمة نشاطها إذا حصل توافق بين موسم قدوم التجار وموسم الحج، حيث أن موسم الحج ليس ثابتًا -كما نعلم- في نفس الموعد من كل عام.

وقد أشار السخاوي إلى نشاط موسم جدة ومكة التجاري في إحدى المواسم فقال: "كان يصلها أعداد كبيرة من التجار والحجاج الذين يقومون بشراء السلع الشرقية ومنها: الشاش والارز واللؤلؤ والعقيق والبر فكان يدخل إلى مكة في كل يوم خمسمائة جمل"^(٢).

وبلغ من كثرة أعداد التجار والحجاج المتواجدين في جدة، في أيام الموسم أن وصفها ابن المجاور بقوله: (ليس يمكن بها السكن لازدحام الخلق بها في أيام موسم الحاج، لأنه يلتأم إليها من جميع اطراف بلاد العالم... من ديار مصر والمغرب والهند واليمن....)^(٣).

ومما زاد في نشاط أسواق ميناء جدة، أنها كانت محطة هامة من محطات تجار الكارم^(٤). إضافة إلى وجود الخانات لتخزين البضائع^(٥) إلى أن يتم نقلها إلى ميناء الطور، بواسطة المراكب الصغيرة، لتنتقل إلى القاهرة ثم الاسكندرية، أو إلى دمشق ثم بيروت^(٦).

(١) ابن اياس، نشق الازهار، و ٢٤٤.

(٢) السخاوي، التبر المسبوك، و ١٩.

(٣) ابن المجاور، تأريخ المستبصر، ص ٥١.

(٤) Carol, op, cit, p 120.

(٥) ابن المجاور، تأريخ المستبصر، ص ٥١.

(٦) طافور، رحلة طافور، ص ٧٨؛ فهمي، طرق التجارة، ص ١٣٤. H.M.S.O. op.cit, 54.

وعن عمليات البيع والشراء، والصفقات التجارية، التي كانت تعقد بين التجار في ميناء جدة، فهي تتم بالنقد الذهبي^(١)، ومثال ذلك قيام التاجر الكارمي علي الكيلاني بشراء كمية من الفلفل بقيمة خمسة آلاف دينار ذهبي دفعت نقداً^(٢).

كما استخدمت طريقة المقايضة في بعض الصفقات التجارية، فقد تم شراء الفلفل الوارد إلى ميناء جدة في إحدى المواسم التجارية لصالح السلطان الأشرف برسباي، بمقايضة النحاس بالفلفل، بسعر تفضيلي عالي للنحاس (الفلوس النحاسية)^(٣).

ولا شك أن الشاد والكتاب والقباني والصيرفي والدالّين، كانوا يشرفون -كل ضمن اختصاصه- على اجراء صفقات البيع والشراء، التي كانت تعقد في أسواق ميناء جدة. فقد كان هؤلاء من أهم موظفي ميناء جدة^(٤)، وبشكل خاص بعد ازدهاره خلال القرن التاسع الهجري/الخامس عشر الميلادي.

ولم تقتصر إقامة الأسواق على جدة ومكة، بل أقيمت على الطريق البري الذي تسلكه قوافل الحج الشامية والمصرية، ومنها سوق خليص^(٥) العظيمة^(٦). حيث كان هؤلاء الحجاج والتجار المرافقون لهم يسهمون في تنشيط الحركة التجارية في كل من: جدة، ومكة، وينبع، حيث يقام فيها سوق كبير لذلك الركب^(٧).

وكانت تقام في العقبة (أيلة) الأسواق الجبلية والعظيمة للركب، وربما أقام بها يومين أو ثلاثة. لأنها مجمع المصريين والشاميين، يتحینونها في طلوع الركب ورجوعه بأنواع

(١) السخاوي، التبر المسبوك، و١٩.

(٢) ابن حجر، إنباء الغمر، ج٢/٥٢١.

(٣) H.M.S.O. op.cit, 55

(٤) المقرئزي، السلوك، ج٧/٢٧٨؛ الصيرفي، نزعة النفوس، ج٣/٣٠٣.

(٥) خليص: حصن بين مكة والمدينة، ياقوت، معجم البلدان، ج٢/٣٨٧.

(٦) ابن بطوطة، الرحلة، ص ١٤٩.

(٧) العبدري، رحلة العبدري، ص ١٦٣.

المبيعات^(١). وقد وصف ابن فضل الله هذه الأسواق بقوله: "وهو مكان مقصود تأتي إليه أجلاب الشام، وتقام به الأسواق العظيمة الممتدة المتشعبة، التي لا توجد في أمهات الأقاليم وكبار المدن، ولعل أنه لا يعدم فيها موجود من: الخيل والإبل والغنم والدقيق والشعير والعلف، وأنواع المأكّل والمشارب، والمحامل والأكوار، والرجال، والسلاح، والقماش والفرش والأمتعة، وغير ذلك، وأيام إقامة الحاج هذا أيام مواسم"^(٢). وفي ذلك ابلغ إشارة على عظم هذه السوق وضخامتها، ومقدار ما كان يردّها من السلع.

وهنا نجد أنفسنا مضطرين للانتقال من الحديث عن أسواق العقبة إلى أسواق القاهرة، دون تناول موانئ الساحل الغربي للبحر الأحمر، وأهمها: الطور والقصور وعيذاب، إذ اقتصر دور هذه الموانئ على استقبال السلع الشرقية، ونقلها إلى القاهرة بالطرق البرية والنهرية، كما سبق أن أشرنا. ولم تشر المصادر إلى وجود أسواق، وحدثت عمليات بيع وشراء في هذه الموانئ. وبذلك تكون عبارة عن محطات ترانزيت لاستيراد وتصدير السلع.

وعن القاهرة التي وصفها ابن بطوطة، بأنها مجمع الوارد والصادر^(٣). فقد لفتت أسواقها انتباه الرحالة طافور، أثناء زيارته لها سنة ٨٤٠هـ/١٤٣٦م، فقال عنها: (إن أحسن وأبهى وأروع شيء يراه الإنسان في القاهرة والقسطاظ، هو سوقها الذي تعرض فيه أكداش هائلة، وكميات ضخمة من شتى البضائع الواردة من الهند)^(٤).

(١) المصدر السابق، ص ١٥٩؛ غوانمة، التاريخ الحضاري، ص ٨٧.

(٢) ابن فضل الله، مسالك الأبصار، ج ٢/١٦٨، نقلاً عن غوانمة، التاريخ الحضاري، ص ٨٧؛ غوانمة، أيلة (العقبة) ص ٧٤.

(٣) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٥٥.

(٤) طافور، رحلة طافور، ص ٩٧؛ الأشقر، تجارة التوابل، ص ٢٠٣.

وشكّلت قصبه^(١) القاهرة أعظم أسواقها، وكانت تحوي على اثني عشر ألف حانوت^(٢).

مقسمة إلى عدة أسواق حسب تخصصها، منها سوق العنبريين الذي بقي مزدهراً حتى سنة ٧٧٠ هـ/١٣٦٨م، حيث تلاشى أمره لكثرة الغش فيه، ثم عاد من جديد سنة ٨١٨ هـ/١٤١٥م^(٣).

ولشهرة أسواق القاهرة، كان التجار يجلبون إليها السلع من بلاد الشام، والحجاز والعراق^(٤)، ومناطق أخرى، إضافة إلى سلع الشرق التي كانت تصل إلى فندق الكارم بالفسطاط^(٥).

وأدت الوكالات والفنادق والخانات دور الأسواق من حيث عقد الصفقات التجارية، وإجراء عمليات البيع والشراء، إلى جانب اعتبارها مخازن للبضائع، وأماكن للإقامة^(٦).

- (١) القصبه، قصبه القرية والقصر: وسطه، وقصبه الكورة: مدينتها العظمى، ياقوت، معجم البلدان، جـ ٣٥٣/٤، وقصبه البلد مدينته وقيل معظمه. المقرئزي، الخطط، جـ ٥٨٠/٢.
- (٢) المقرئزي، الخطط، جـ ٥٨٠/٢.
- (٣) المصدر السابق، جـ ٦٠٠/٢. وللمزيد عن الأسواق المتخصصة التي ظهرت في القاهرة. انظر: المقرئزي، الخطط، جـ ٦٠٨-٥٨٠/٢.
- (٤) المقرئزي، الخطط، جـ ٥٧٦/٢، ٥٧٩؛ المقرئزي، السلوك، ج ١٧١/٥.
- (٥) القلقشندي، صبح الأعشى، جـ ٥٣٦/٣.
- (٦) المقرئزي، الخطط، جـ ٥٥٨-٥٨٠؛ جوايتين: التاريخ الإسلامي، ص ٢٧٢؛ الكنانى، مصطفى، العلاقات بين جنوه والشرق الأدنى الإسلامي، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٨١، ص ٣٢٤. الوكالة: تأتي الوكالة بمعنى الفندق والخان، وهي جميعها تقوم بجانب مهمة البيع والشراء، بمهمة النزول والإقامة للتجار، وخزن بضائعهم، كما إنها تتولى عملية البيع بالجملة بجانب البيع بالتجزئة. ويتضح من طرح المقرئزي لهذه المنشآت، أن الوكالة أكبر حجماً ومساحة من الفندق والخان، إذ تشمل عدة مخازن، وفوقها ربايع. فقد تحولت وكالة قوصون إلى فندق ملحق به عدة مخازن يعلوها ربايع كانت تزجر للتجار المسلمين. المقرئزي، الخطط، ج ٢/٥٧٦-٥٧٧. وأقيمت الوكالات في معظم المدن الهامة في مصر والشام لخدمة التجار والحركة التجارية. وكانت تسمى في دمشق (دار الطعم) وسميت (مخزن التجار)، ومارست الوكالة وظيفة مزدوجة في التجارة، تمثلت في خزن البضائع، وتسويقها من قبل وكيل التجار. غوانمة، نيابة بيت المقدس، ص ٩٢. وللمزيد عن دار الوكالة، انظر: غوانمة، نيابة بيت المقدس، ص ٩٢-٩٤. ويذكر الزيات، أن الوكالة اسم للخان في عرف المصريين. الزيات: حبيب، خانات دمشق القديمة، مجلة المشرق، سنة ٣٦، ١٩٣٨، ص ٦٦. ومما يؤكد تشابه هذه المنشآت في الدور الذي تؤديه، ما ذكره ابن بطوطة عندما كان بطريق قطيا الشام، حيث قال: "بكل منزل منها فندق، وهم يسمونه الخان، ينزله المسافرين بدوابهم...". ابن بطوطة، الرحلة، ص ٧٢. وفي اللغة: وكل، تأتي بمعنى وكل الأمر إليه أو سلمه وتركه، والاسم الوكالة. الفيروز آبادي، القاموس المحيط، ص ١٣٨١.

وعن دور هذه المنشآت، كأسواق، فقد كان التجار يحضرون سلعهم إليها، ليتم بيعها بطريقة المزاد العلني التي يقودها الدلال، وبلغ أن بعض هذه الوكالات، مثل وكالة قوصون، كانت تثير الدهشة، لكثرة ما فيها من أصناف البضائع، وازدحام الناس، وشدة أصوات البائعين والعتالين^(١).

أما دورها، كأماكن للإقامة والسكن، فإلى جانب الفنادق المخصصة لذلك، كانت تقام الرباع في أعلى القيساريات والوكالات، وتؤجر للتجار، منها الربع التي كانت تعلو قيسارية الفاضل، ورباع علت وكالة قوصون اشتملت على ثلاثمائة وستين بيتاً^(٢).

يتضح من خلال عرض المقريري لهذه المنشآت^(٣)، أن لا فرق يذكر بينها. ويؤكد كلام المقريري ما ذكره ابن بطوطة من قبل عن هذه المنشآت. فعندما كان في طريقه من مصر إلى الشام، وصف تلك الطريق بقوله: (بكل منزل منها فندق، وهم يسمونه الخان، ينزله المسافرون بدوابهم، وبخارج كل خان ساقية للسبيل وحانوت يشتري منه المسافر ما يحتاجه لنفسه ودابته)^(٤).

وتجدر الإشارة إلى أسلوب التعامل التجاري بين دولة المماليك وبلاد النوبة قبل الحديث عن أسواق الإسكندرية ومعاملاتها التجارية، فقد شهدت أسواق أسوان حركة تبادل السلع ومقايضتها بينهما، وقد أشار لذلك المقريري بقوله: "ولا يجوزها دينار ولا درهم، إذ كانوا لا

(١) المقريري، الخطط، ج٢/ ٥٧٦-٥٨٠ فهمي، طرق التجارة، ص ٢٨٤.

(٢) المقريري، الخطط، ج٢/ ٥٦٤، ٥٧٧. والقيساريات: أبنية تقوم بمهمة الأسواق بها حوانيت تؤجر للتجار، ومخازن لخزن بضائعهم. غوانمة، نيابة بيت المقدس، ص ٨٢، ويبدو من خلال عرض المقريري لها، أن بعضها احتوى على رباع تكون فوقها، وهي مخصصة للسكن، كما وجد بها بعض الصناعات، ومن أشهرها في القاهرة قيسارية جهاركس، وقيسارية العنبر، وقيسارية العصفور، المقريري، الخطط، ج٢/ ٥٦٠-٥٧٠. وربما لتمثل دور الوكالة والقيسارية، يسمى النمشيون الوكالة قيسارية، الزيات، خانات دمشق، ص ٦٦.

(٣) المصدر السابق، ج٢/ ٥٥٨-٥٨٠.

(٤) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٧٢.

يتبايعون بذلك إلا دون الجنادل مع المسلمين، وما فوق ذلك، لا بيع بينهم ولا شراء، وإنما هي معاوضة بالرقيق والمواشي والحيال والحديد والحبوب^(١).

أما في الإسكندرية، المركز الرئيس لعمليات التبادل التجاري بين دولة المماليك، والدول الأوروبية. فقد نظمت المعاهدات المعقودة بينهما، والامتيازات الممنوحة من قبل سلاطين دولة المماليك، لتجار الغرب الأوروبي، جميع العمليات التجارية، منذ لحظة وصول السفن التجارية الأوروبية إلى ميناء الاسكندرية، وحتى مغادرتها وامتدت هذه الامتيازات، وبنود المعاهدات، لتشمل المقيمين من التجار الأوروبيين، ونظم حياتهم، وكل ما يتعلق بهم^(٢).

وما يهمنا هنا، هو توضيح كيفية إجراء عمليات البيع والشراء، التي كانت تتم في ميناء الاسكندرية، باعتباره المحطة التجارية الأخيرة، التي كانت تصل إليها السلع الشرقية، القادمة عبر موانئ البحر الأحمر، قبل أن يتم تصديرها إلى الغرب الأوروبي.

فكان من المتبع في هذا الميناء بعد وصول السفن الأوروبية إلى الميناء، أن يسمح للتجار الأوروبيين بتفريغ سلعهم بواسطة قواربهم الخاصة^(٣)، حيث تنقل هذه السلع إلى مخازنهم داخل

(١) المقريري، الخطط، ج/٥٣٦.

(٢) انظر: معاهدة سنة ٦٥٢هـ/١٢٥٤م، بين دولة المماليك، وجمهورية البندقية، صبرة، العلاقات، ص ٢٧٧-٢٨٣؛ معاهدة سنة ٦٨٩هـ/١٢٩٠م بين دولة المماليك وجمهورية جنوة، الكنانى، العلاقات، ص ٤١٩-٤٢٤؛ امتيازات سنة ٧٠٢هـ/١٣٠٢م، ممنوحة من قبل السلطان المنصور قلاوون والسلطان الناصر محمد لتجار جمهورية البندقية، صبرة، العلاقات ٢٨٤-٢٩١؛ معاهدة سنة ٧٥٦هـ/١٣٥٥م بين دولة المماليك وجمهورية البندقية. صبرة، العلاقات، ص ٢٩٢-٢٩٩؛ اتفاقية تجارية بين دولة المماليك، وجمهورية البندقية وفلورنسا، سنة ٩٠٢هـ/٩٦٤م. John, op, cit, pp 495-509.

(٣) معاهدة سنة ١٢٥٤م، بند ٢٥؛ ومعاهدة سنة ١٣٠٢م بند ١٠؛ ومعاهدة سنة ١٣٥٥م، بند ٣٨. منشور لدى صبرة. العلاقات، ص ٢٨١، ٢٨٦، ٢٩٨.

ديوان الجمرك^(١). ليتم تسجيلها وتوثيقها، وذكر اصنافها ومواصفاتها. ويشترط وجود الشهود، وكاتب مسيحي منهم، مُلم باللغة العربية، ليصاحبهم طوال إجراءات البيع^(٢).

وكان على التجار الأوروبيين دفع الرسوم المقررة على بضائعهم التي توزن وغيرها، في ديوان الجمرك. وقد قُدرت هذه الرسوم بـ ١٠% من قيمة البضائع و ٢% مصاريف نقل البضائع. أما الذهب والفضة فيُدفع ٢% من قيمتها. وكانت بعض السلع معفاة من الرسوم، مثل الأحجار الكريمة واللؤلؤ والفراء^(٣). ويعتقد أن الهدف من إعفاء هذه السلع من الرسوم، تشجيع التجار على جلبها. فقد كان سلاطين دولة المماليك، يرغبون باقتناء المجوهرات واللؤلؤ. لذلك جلبها التجار من مختلف الأقطار^(٤).

أما طريقة بيع السلع الغربية، فقد كان التجار يجلسون داخل حلقة، ويعرضون بضائعهم، وتبدأ عمليات البيع عن طريق المزايمة وكان الدلال (السمسار) يقود عملية البيع هذه، ويحصل مقابل ذلك على رسم يدفعه له التجار الأوروبيين، ويقدر في الديوان بحوالي ١ ٣/٢ دينار^(٥). ومن المرجح أن هذه القيمة التي يحصل عليها الدلال، والمحددة من قبل الديوان، هي عن كل صفقة تجارية يتم عقدها وتوثيقها.

وعن بيع السلع الشرقية لتجار الغرب الأوروبي، كانت الصفقات التجارية تعقد بطريقة المزاد العلني أيضاً، ويتم بواسطة السمسار والمترجم. وكان يتم توثيق هذه الصفقات في عقود

(١) معاهدة سنة ١٣٠٢م، بند ٢٤؛ معاهدة سنة ١٣٥٥م بند ٩، ٣٨. منشورة لدى صبرة، العلاقات، ص ٢٨٩، ٢٩٤، ٢٩٨.

(٢) معاهدة سنة ١٣٠٢م، بند ٢٣، صبره، العلاقات، ص ٢٨٨.

(٣) معاهدة سنة ١٢٥٤م، بند ٢٣؛ معاهدة سنة ١٣٠٢م بند ٢، معاهدة سنة ١٣٥٥م، بند ١، بند ٣، بند ٢٠. صبرة، العلاقات، ص ٢٨١، ٢٨٥، ٢٩٣، ٢٩٦.

(٤) أبو المحاسن، النجوم الزاهرة، ج ٩/١٣٥.

(٥) صبرة، العلاقات، ص ١٥٥؛ هايد، تاريخ التجارة، ج ٣/٣٢٦؛ Rabie, Hassanein., The Financial System of Egypt, 1171-1341 AD, london, 1972, p 90.

مكتوبة ، ويشهد عليها الشهود. ويسدد المشتري في هذه الحالة رسوم التسويق، لكل من السمسار والمترجم. وتجري عملية البيع هذه داخل ديوان الجمرك، وإذا تمت خارجه دون شهود ومترجم، فعليهم المثول أمام القاضي لمخالفتهم للتعليمات^(١).

وربما كان اعتبار أي بيع خارج دائرة الديوان، ودون توفر الشهود والمترجم، باطلاً ومخالفاً للتعليمات. لوضع حدٍّ للخلافات التي كانت تنشأ بين التجار. ولضمان حقوقهم، وليتم دفع الرسوم المقررة عن هذه المصفقات التجارية. ولا يزال هذا التقليد الرسمي متبعاً في وقتنا الحالي. إذ أن أي عملية بيع (لعقار أو نحوه) خارج الدائرة المختصة، تعتبر باطلة، وغير قانونية.

إلا أن التعليمات، كانت مرنة مع التجار، فقد سمح لهم بعقد الصفقات التجارية خارج ديوان الجمرك، في ساحات الفنادق مثلاً، ولكن اشترط وجود الشهود والمترجم وتوثيق عقود البيع، لتكون هذه الصفقات قانونية^(٢).

هذا عن عمليات البيع والشراء التي كانت تتم نقداً. أما الأساليب الأخرى التي لجأ إليها التجار، فهي أسلوب المقايضة ونصف المقايضة^(٣). نتيجة لزغل وزيف النقد المتوفر بأيديهم. ونعتقد أن هذا النظام ازداد العمل به خلال القرن التاسع الهجري/ الخامس عشر الميلادي. فقد أشار

(١) معاهدة سنة ١٣٠٢م، بند ١٩، ٣١؛ معاهدة سنة ١٣٥٥م، بند ٥، ٢١، ٢٢، ٢٣، ٣٣، صبرة، العلاقات، ص ٢٨٨، ٢٩٠، ٢٩٣، ٢٩٦، ٢٩٨؛ معاهدة سنة ١٤٩٦م، فقرة ٢، ٣، ٤. فهمي، طرق التجارة الدولية، ص ٤٥٨؛ John. Op. cit, p 497-498.

(٢) معاهدة سنة ١٣٥٥م، بند ٢٣. صبرة، العلاقات، ص ٢٩٦؛ هايد، تاريخ التجارة، ج ٣/٣٢٦.

(٣) للمزيد حول نظام المقايضة ونصف المقايضة. انظر: اسكندر: توفيق، نظام المقايضة في تجارة مصر الخارجية في العصر الوسيط، المجلة التاريخية المصرية، م ٦، سنة ١٩٥٦، ص ٣٧-٤٦؛ فهمي، طريق التجارة، ص ٣٦١-٣٦٥.

العديد من الباحثين^(١) إلى تطبيق هذا الأسلوب التجاري (المقايضة ونصف المقايضة)، خلال القرن التاسع الهجري/الخامس عشر الميلادي، معتمدين على ما ورد من بنود في الاتفاقيات التجارية المعقودة بين دولة المماليك والدول الأوروبية التجارية.

وفي هذا المقام نستشهد على تطبيق نظام المقايضة، خلال القرن التاسع الهجري/الخامس عشر الميلادي، بما أورده آشور (Ashtor) في مقاله ملاحظات على تجارة البندقية، والمنشور في كتاب تجارة الشرق والغرب باللغة الإنجليزية، حيث قدم لنا جدولاً بأسعار الفلفل في الإسكندرية، في سنوات مختلفة من القرن التاسع الهجري/الخامس عشر الميلادي، فأشار في خانة السعر المخصصة لسنة ٨٣١هـ/١٤٢٧م، إلى مقايضة الفلفل بالإسكندرية في تلك السنة، وكذلك في سنة ٨٥٢هـ/١٤٤٨م، وسنة ٨٩٧هـ/١٤٩١م، وكان من شروط الصفقة الأخيرة، تسليم السلع المقايض بها على السفينة^(٢). وذكر في معاهدة سنة ٩٠٢هـ/١٤٩٦م، أن السلع التي كان يتم بيعها أو مقايضتها للتجار المسلمين، هي الجوخ والصوف وغيرها^(٣).

كما ندلل على تطبيق نظام المقايضة في عمليات التبادل التجاري، بما بين أيدينا من بنود معاهدة سنة ٩٠٢هـ/١٤٩٦م، التي عقدت بين تجار من المماليك وتجار من فرنسا فقد وردت الإشارة واضحة وصريحة لاستخدام هذا الأسلوب التجاري، في الفقرة الرابعة، والتي ورد فيها: (ذكر أن من تجار المسلمين من يقع بينه وبين تجار البنادقة مقايضة في صنف البهار"^(٤)).

(١) اسكندر، نظام المقايضة، ص ٣٧-٤٦؛ فهمي، طرق التجارة، ص ٣٦١-٣٦٤؛ الأشقر، تجارة التوابل، ص ٢٢٦، ٢٢٨.

(٢) Ashtor, Observation. p 567-568، وانظر الملحق رقم (٣). وللمزيد عن أسعار الفلفل خلال

القرن التاسع الهجري / الخامس عشر الميلادي، انظر: Ashtor, Spice Prices, p.27-30.

(٣) بند (٣) معاهدة ٩٠٢هـ/١٤٩٦م، فهمي، طرق التجارة، ص ٥٨٤؛ John, op, cit, p 499.

(٤) بند (٤) معاهدة، ٩٠٢هـ/١٤٩٦م، طرق التجارة، ص ٥٩٤؛ John, Ibid, p 497.

وكانت أسعار البهار، ترتفع في حال المقايضة، عن ثمنها فيما لو تم بيعها نقداً، فقد أشارت معاهدة سنة ٩٠٢هـ / ١٤٩٦م، إلى ذلك: (والعادة أن الأصناف في المقايضة تتميز عن السعر بالنقد، فعندما تقع المقايضة بما يقع عليه الاتفاق، ويتسلم التاجر المسلم صنفه والفرنج يتسلم البهار، يمتنع المسلم من التسليم، ويقصد اخذ ثمن البهار بالنقد بما يتميز عند القناص) (١). وعليه، فقد كانت عمليات البيع والشراء، وعقد الصفقات التجارية، تتم أولاً في عدن، كأول محطة تجارية تستقبل السلع الشرقية القادمة من الهند والصين، ومنها تنقل عبر موانئ البحر الأحمر، التي شكلت محطات ترانزيت لمرور السلع الشرقية، وصولاً إلى الاسكندرية، حيث تعقد الصفقات التجارية الكبرى مع تجار الغرب، وهذا ما يفسر الغموض الذي اكتنف أسواق موانئ البحر الأحمر، حيث اقتصر دورها على نقل السلع، باستثناء ما كان يجري في بعضها كأسواق جدة، في موسم الحج، وبعد ازدهار هذا الميناء خلال القرن التاسع الهجري/الخامس عشر الميلادي، حيث أصبح سوقاً عالمية (٢).

أما الأوزان والمكاييل التي استخدمت في عمليات التبادل التجاري التي كانت تجري في الموانئ. فقد كان البهار (٣)، وحدة الوزن التي يقدر على أساسها عشور الفلفل والتوابل الواردة

(١) بند (٤) معاهدة ٩٠٢هـ / ١٤٩٦م، فهمي، طرق التجارة، ص ٤٥٩؛ John, Ibid, p.497

(٢) انظر المقريري، السلوك، ج١/ ١١١، ١١٢، ١٢٩.

(٣) البهار: وحدة وزن، اعتمدت في التجارة الخارجية في عدن للتوابل وغيرها، وقيل أن البهار يساوي ٢٧٠,٥٦٢ كغم، وذكر أنه حمولة جمل، ويزن نظرياً ٣٠٠ من، وجعله البعض ٢٤٣,٧٥ كغم، هنس، المكاييل، ص ٢٠-٢١. وذكر الخرجي أن البهار الواحد يساوي ثلاثمائة رطل بغدادي، الخرجي، العقود اللؤلؤية، ج١/ ٢٩٠.

من الشرق^(١). كما استخدمت الفراسلة^(٢)، لوزن السلع المختلفة كالقرنفل والزعفران والكافور وغيرها^(٣).

وكان المَن^(٤)، شائع الاستعمال، كوحدة وزن، لسلع متعددة، كالسكر والعسل والسمن والزيت والخل^(٥). ومن السلع المستوردة، التي كانت توزن بالمَن، الزعفران والعود^(٦). واستخدم القنطار^(٧)، كوحدة وزن أيضاً لبعض السلع، فقد استخدمه التجار، عندما باعوا الفلوس النحاسية، حيث بيع القنطار منها بثمانمائة درهم^(٨). كما وردت اشارات إلى الحمل^(٩). فقد قال ابن جبير وأعمال الفلفل ملقاة على الطريق بين قوص وعيذاب^(١٠).

-
- (١) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص ١٤٠، وانظر ابو مخرمة، تاريخ ثغر عدن، ج ١/٥٨-٦٠.
 - (٢) الفراسلة: وحدة وزن تساوي عشرة أمان، والمن رطلان، وتساوي ٢٠/١ من البهار، وهي في كل الأحوال (١٠) أمان أو عشرون رطلاً، ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص ١٤٠؛ هنتس، المكايل، ص ٢١، ص ٤٠.
 - (٣) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص ١٤٠، ابو مخرمة، تاريخ ثغر عدن، ج ١/٥٨-٦٠.
 - (٤) المَن: وحدة وزن تساوي رطلين ذكر ابن المجاور أن العشرة أمان عنها عشرون رطلاً. ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص ١٤٠. وذكر القلقشندي، أن المَن مائتان وستون درهماً، وأواقيه عشرة، كل أوقية عشرة دراهم، القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٤/٢٨١، وقال هنتس، المن رطلان بغداديان، هنتس، المكايل، ص ٤٦.
 - (٥) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص ١٢.
 - (٦) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص ١٢.
 - (٧) القنطار: القنطار الواحد يساوي ١٠٠ رطل، والقنطار المستخدم في البلاد الإسلامية عدة أنواع، هنتس، المكايل، ص ٤٠-٤١.
 - (٨) القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٣/٥١١؛ المقرئ، السلوك، ج ٧/٨٢.
 - (٩) الحمل: حمل الجمل، ويساوي العدل، أو الباله، المستخدمة في الشحن البحري تقريباً، وكلاهما وزن خمسمائة رطل. جوايتين، دراسات في التاريخ الإسلامي، ص ٢٨٨؛ هنتس، المكايل، ص ٢٦.
 - (١٠) ابن جبير، الرحلة، ص ٤٣.

أما المكيلات، فقد شاع استخدام الغرارة^(١)، والأردب^(٢)، وذلك لكيل الحبوب، والارز في موانئ البحر الأحمر، فقد كان الأرز البيرمي إحدى السلع الواردة إلى ميناء جدة^(٣).

واعتمد الذراع^(٤)، كوحدة لقياس الأقمشة وما يستلزم القياس^(٥). والذراع في أيام الموسم هو ذراع اليد، وبعد انقضاء الموسم بمدة شهر كامل، يزداد فيه ليصبح على ذراع مصر^(٦) وكان الذراع الشامي معتمداً لقياس الأقمشة في المدينة المنورة^(٧)، والمناطق التابعة لها. ويزيد قياس الذراع الشامي عن ذراع مصر ومكة، بنصف السدس، وهو قيراطان^(٨).

وانتشر في عدن استعمال القصبة، كوحدة لقياس الأطوال في البيع^(٩)، وطول القصبة اربعة اذرع بالحديد^(١٠). وتقاس بها ألواح خشب الساج^(١١)، وشقق الحرير البيضاء، التي كان يصل طولها عشرين ذراعاً^(١٢).

- (١) القلقشندي، صبح الأعشى، ج٤/٢٨١. والغرارة: مكيال دمشقي يماثل الأردب المصري، وتعاادل ثلاثة أرادب مصرية، وتساوي الغرارة ٢٠٤,٥ كغم قمح. وحوالي ٢٦٥ لتراً بوصفها مكيالاً. هنتس، المكيال، ص ٦٤.
- (٢) كانت الحبوب التي يتم إرسالها من مصر إلى الحجاز عبر موانئ البحر الأحمر، تقدر كمياتها بالأردب. الخزرجي، العقود اللؤلؤية، ج١/٢٩٠؛ ابن إياس، بدائع الزهور، ق٢ ج١/٣٦٦. الأردب: مكيال مصر للحبوب، ويساوي ستة وبيات، ويساوي ٦٩,٦ كغم. هنتس، المكيال، ص ٥٨.
- (٣) السخاوي، التبر المسبوك، و١٩.
- (٤) الذراع: الذراع عبارة عن ست قبضات، وذراع الثوب قاس بها، اثرياصي: احمد، المعجم الاقتصادي الإسلامي، دار الجليل، بيروت، ١٩٨١، ص ١٧٩.
- (٥) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص ١٢؛ القلقشندي، صبح الأعشى، ج٤/٢٨١.
- (٦) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص ١٢؛ وذراع مصر يساوي ذراعاً باليد وأربعة أصابع مطبوقة، وهو ما عرف بذراع البز، ويساوي ٥٨,١٨٧ سم، هنتس، المكيال، ص ٨٤.
- (٧) القلقشندي، صبح الأعشى، ج٤/٣٠٦.
- (٨) هنتس، المكيال، ص ٨٥.
- (٩) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص ١٤٥؛ إبراهيم، عن، ص ٣١١.
- (١٠) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص ١٤٥. ذراع الحديد: كانت ذراع الحديد مستعملة في مصر والحجاز، كوحدة لقياس الأطوال، وتساوي ٥٨,١٨٧ سم شأنها شأن ذراع البز، هنتس، المكيال، ص ٨٤، ٨٧.
- (١١) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص ١٤٥.
- (١٢) المصدر السابق، ص ٨٩.

وبالمقابل ففي ميناء الاسكندرية، كان يتم بيع التوابل والبهارات للتجار الأوروبيين، باستخدام القبان للوزن، ودليل ذلك أن السلطان الأشرف برسباي عندما احتكر تجارة الفلفل في الاسكندرية، أمر بأن لا ينصب قبان للتجار فيها^(١).

وقدّر آشور (Ashtor) أسعار الفلفل المباع في الاسكندرية في سنوات مختلفة من القرن التاسع الهجري/الخامس عشر الميلادي بناءً على وحدة الوزن الأوروبية (سبورتا، Sporta) والتي اعتبرها تعادل ٢٢٥ كغم^(٢).

ب. المعاملات المالية:

عرفت دولة المماليك ثلاثة أنواع من المسكوكات النقدية؛ الدنانير الذهبية، والدراهم الفضية، والفلوس النحاسية^(٣). وتعددت دور الضرب السلطانية^(٤)، والتي كانت تشرف عليها الدولة وتراقبها. فقد ضربت الدنانير الذهبية والدراهم الفضية والفلوس النحاسية، في القاهرة،

(١) المقرئزي، السلوك، ج٧/١٨٥؛ الصيرفي، نزهة النفوس، ج٣/١٤٥.

(٢) Ashtor, Observation, p 567-568؛ وانظر الملحق رقم (٣).

(٣) المقرئزي، إغاثة الأمة، ص ٦٩؛ المقرئزي، السلوك، ج٦/٣٧٨؛ القلقشندي، صبح الأعشى، ج٣/٥٠٦، ٥٠٩، ٥١٠.

(٤) دار الضرب: يعبر عنها بدار الضرب أو دار السكة وتتدرج في ولاية القاضي، القلقشندي صبح الأعشى، ج٣/٥٣٤؛ ابن خلدون: عبد الرحمن بن محمد (ت ٨٠٨هـ/١٤٠٥م) مقدمة ابن خلدون وهي مقدمة للكتاب المسمى. كتاب العبر وديوان المبتدأ والخبر في أيام العرب والعجم والبربر ومن عاصرهم من ذوي السلطان الأكبر، دار القلم، بيروت، ط٥، ١٩٨٤، ص ٢٢٦.

ومهمة واليها النظر في النقود المتعامل بها بين الناس وحفظها من الغش أو النقص، ابن خلدون، المقدمة، ص ٢٢٦، ولفظ السكة: حديدة قد كتب عليها، يضرب بها على الدراهم، ابن منظور، لسان العرب، ج١٠/٤٤٠. أما طريقة سك الدنانير، والدراهم والفلوس في دار السكة أو دار الضرب، فقد بينها القلقشندي، فقد قال عن طريقة سك الدنانير: يسبك ما يجتمع من أصناف الذهب المختلفة حتى يصير ماء واحداً، ثم يقلب قضباناً، ويقطع من أطرافها قطع بمباشرة النانب في الحكم، ويحرر بالوزن، ويسبك سبيكة واحدة، ثم يؤخذ من بعضها أربعة مثاقيل ويضاف إليها من الذهب الحائف المسبوك بدار الضرب أربعة مثاقيل، ويعمل كل منها أربع ورقات، وتجمع الثمان ورقات في قدح فخار بعد تحرير وزنها، ويوقد عليها في الأتون ليلة، ثم تخرج الورقات وتسمح، ويعبر الفرع على الأصل، فإن تساوى الوزن واجازه النانب في الحكم، ضرب دنانير، وإن نقص أعيد إلى أن يتساوى ويصح، فيضرب حينئذ دنانير القلقشندي، صبح الأعشى، ج٣/٥٣٣. وقد أوضح القلقشندي طريقة سك الدراهم الفضية والفلوس النحاسية، وهي طريقة مشابهة لسك الدنانير، انظر: القلقشندي، صبح الأعشى، ج٣/٥٣٥، ٥٣٦.

وكان ناظر الخاص يتولى الإشراف على دار الضرب، في عصر دولة المماليك، القلقشندي، صبح الأعشى، ج٣/٥٣٤. وللمزيد عن مراحل سك النقود، انظر، النجدي: حمود بن محمد، النظام النقدي المملوكي، مؤسسة الثقافة الجامعية، الاسكندرية، ١٩٩٣، ص ١٤٣-١٦١.

والإسكندرية، وقوص، ودمشق^(١). وشكل ذهب وادي العلاقي^(٢) مصدراً هاماً من مصادر الذهب لدور الضرب السلطانية في دولة المماليك^(٣).

واستخدم في دولة المماليك ثلاثة أصناف من الدينار الذهبية. هي: الذهب الهرجة: وهذا الصنف هو الذهب الإسلامي الخالص من الغش. وهو مستدير الشكل ونقش على أحد وجهيه شهادة أن لا إله إلا الله، وأن محمد رسول الله، وعلى الوجه الآخر: اسم السلطان وتاريخ الضرب، ومدينة الضرب^(٤).

وربما في بعض الأحوال تكتب عبارة غير تلك، حسب تعليمات السلطان. فقد أشار القلقشندي، أنه كان يكتب على أحد الوجهين عبارة: (لا إله إلا الله، وحده لا شريك له، أرسله بالهدى ودين الحق، ليظهره على الدين كله، ولو كره الكافرون)، وعلى الوجه الآخر: اسم السلطان الذي ضرب في زمنه، وسنة الضرب^(٥).

أما الصنف الثاني فهو الذهب الأفرنتي والأفلوري والبندقى والدوكات، وهذه الدينار كانت تجلب من الغرب الأوروبي. والأفرنتي نسبة إلى فرنسا، والأفلوري نسبة إلى فلورنسا، أما

(١) المقرئزي، الخطط، ج١/٣١٥؛ Paul, Balog, The Coinage of the Mamluk Sultans of Egypt and Syria, New York, 1964, p 50-52; Lanepoole, op,cit, p 263.

(٢) العلاقي: من بلاد البجة في جنوبي أرض مصر، وبه معدن التبر. ياقوت، معجم البلدان، ج١/١٤٥. وبين ابن رسته معادن التبر في وادي العلاقي. ابن رسته: أبو علي أحمد بن عمر (٢٩٠هـ/٩٠٢م) كتاب الأعلام النفيسة، بريل، ليدن، ١٨٩١م، ص٣٣٤.

(٣) الأدرسي، نزهة المشتاق، ج١/٣٩؛ الحميري، الروض المعطار، ص٤٨٤-٤٨٥؛ Subhi, Egyptian, p 69؛ وقد بين الأدرسي طريقة استخراج التبر من وادي العلاقي، وتنقيته وتأليفه مع الزئبق وسبكه. الأدرسي، نزهة المشتاق، ج١/٤٦.

(٤) المقرئزي، الملوك، ج٦/٣٧٨؛ غوانمة: يوسف، تاريخ نيابة بيت المقدس في العصر المملوكي، دار الحياة، عمان، ١٩٨٢، ص٩٩.

(٥) القلقشندي، صبح الأعشى، ج٣/٥٣٤.

البندقي والدوكات، فترجع في نسبتها إلى البندقية، فحاكم البندقية يدعى دوقاً، ومن هنا جاءت النسبة للدوكات^(١).

وسميت هذه الدنانير "المشخصة"، لأنه على أحد وجهيها صورة إنسان، وهو الملك الذي تضرب في زمنه، وعلى الوجه الآخر صورتا بطرس وبولس الحواريين^(٢).

وأصبح هذا الصنف من الدنانير، هو النقد الرائج في دولة المماليك منذ سنة ٧٩٠هـ/ ١٣٨٨م^(٣). وعمَّ استخدامها سنة ٨٠٠هـ/ ١٣٩٧م، في مصر وبلاد الشام والحجاز واليمن^(٤). ولكن السلطان الأشرف برسباي، أمر سنة ٨٢٩هـ/ ١٤٢٥م. بإعادة سك هذه الدنانير في دار الضرب، وضربها على نمط السكة الإسلامية، وذلك بعد أن استشار الأمراء والقضاة وعدداً من التجار^(٥). فضُرب الدينار الأشرفي نسبة إلى السلطان الأشرف برسباي، وأصبح الدينار الأشرفي هو النقد الرائج^(٦).

وكان الصنف الثالث من الذهب الذي تعامل به الناس في دولة المماليك، الذهب الناصري، نسبة إلى السلطان الناصر فرج^(٧). ويعتقد أن سك الدنانير الناصرية، كان يهدف إلى

(١) القلقشندي، صبح الأعشى، ج٣/٥٠٨؛ المقرئزي، السلوك، ج٦/٣٧٩؛ غوانمة، تاريخ نيابة بيت المقدس، ص ٩٩.

(٢) القلقشندي، صبح الأعشى، ج٣/٥٠٨؛ المقرئزي، السلوك، ج٦/٣٧٩؛ ج٧/١٢٩.

(٣) المقرئزي، السلوك، ج٦/٣٧٩؛ غوانمة، تاريخ نيابة بيت المقدس، ص ٩٩.

(٤) المقرئزي، السلوك، ج٧/١٢٩. صالحية، ظاهرة الطرح والرمي، ص ٨٥.

(٥) المصدر السابق، ج٧/١٢٩؛ المرجع السابق، ص ٨٥.

(٦) المصدر السابق، ج٧/٤٥١.

(٧) القلقشندي، صبح الأعشى، ج٣/٥٠٨؛ المقرئزي، السلوك، ج٦/٣٧٩؛ المقرئزي، الخطط، ج١/ ٣١٥؛ غوانمة، نيابة بيت المقدس، ص ١٠٠. السلطان الناصر فرج: هو الملك الناصر زين الدين أبو السعادات فرج ابن الملك الظاهر برقوق أنص الجاركسي، تسلطن سنة ٨٠١هـ/ ١٣٩٨م، قتل سنة ٨١٥هـ/ ١٤١٢م. أبو المحاسن، مورد اللطافة، ج٢/١٢١؛ المقرئزي، الخطط، ج٣/١٣٤؛ أبو المحاسن، النجوم الزاهرة، ج١٢/١٦٨.

القضاء على سيادة النقد الأجنبي، ولكن الدنانير الناصرية جاءت غير خالصة، (ناقصة العيار والوزن)^(١).

أما سعر صرف الدينار مقابل الدرهم، فلم يبق ثابتاً، فكان يعلو تارة، وينخفض تارة أخرى. وتراوح سعر صرفه ما بين عشرين درهماً وسبعة عشرين، وينقص أحياناً أو يزيد^(٢). وفي دولة المماليك الثانية، وبعد أن بطل التعامل بالدراهم الفضية لقلتها^(٣)، أصبح التعامل يتم بالفلوس النحاسية^(٤). ومثلت الدراهم الفضية الفئة الثانية من النقود، التي تم التعامل بها في دولة المماليك. كالدراهم النقرة، وكان عيارها تثلثين فضة وثلث نحاس^(٥). واستخدمت الدراهم الكاملة المنسوبة إلى الملك الكامل محمد بن أبي بكر بن أيوب^(٦). والدراهم الظاهرية التي ضربها الظاهر بيبرس، في دولة المماليك، حتى بطل ضرب الدراهم، بعد سنة ٨٠٠هـ/١٣٩٧م، نتيجة لقلّة معدن الفضة، بسبب استهلاكها في السروج والآنية^(٧).

وثالث أنواع المسكوكات النقدية في دولة المماليك، الفلوس النحاسية، عُرف منها الفلوس الجدد المطبوعة بالسكة، والفلوس العتق: وهي عبارة عن نحاس مكسر من الأحمر والأصفر^(٨).

-
- (١) المقرئزي، الخطط، ج١/٣١٥؛ الأشقر، تجارة التوابل، ص ٢١٩؛ Balog, op, cit, pp, 280-281.
 - (٢) القلقشندي، صبح الأعشى، ج٣/٥٠٩.
 - (٣) القلقشندي، صبح الأعشى، ج٣/٥٣٥.
 - (٤) المقرئزي، الخطط، ج١/٣١٥؛ المقرئزي، السلوك، ج٦/٣٧٩.
 - (٥) القلقشندي، صبح الأعشى، ج٣/٥٠٩. ابن فضل الله، مسالك الأبصار، ص ٨٠.
 - (٦) المقرئزي، الخطط، ج١/٣١٥؛ المقرئزي: أحمد بن علي (ت ٨٤٥هـ/١٤٤١) شذور العقود في ذكر النقود، تحقيق محمد السيد علي، المكتبة الحيدرية، النجف، ط٥، ١٩٦٧، ص ٢٩-٣٠.
 - (٧) القلقشندي، صبح الأعشى، ج٣/٥٣٥؛ المقرئزي، شذور العقود، ص ٣٠-٣١.
 - (٨) القلقشندي، صبح الأعشى، ج٣/٥٣٥؛ النحاس المكسر: خليط من النحاس الأحمر والأصفر، وهو غير مطبوع بخاتم السكة، القلقشندي، صبح الأعشى، ج٣/٥١١.

وتجدر الإشارة إلى أن إعادة سك العملات، كان يعود بالفائدة على خزانة السلطنة من خلال الفرق بين القيمة الفعلية للمعدن والعمل والقيمة الاسمية في عمليات البيع والشراء^(١).

وقد حاول عدد من السلاطين، التصدي لانتشار التعامل بالدينار الأجنبية. فكانت أولى المحاولات من قبل السلطان فرج بن برقوق، عندما ضرب الدينار الناصرية سنة ٨١١هـ/ ١٤٠٨م. إلا أن الدينار الناصري لم يستطع مواجهة الدينار الأفرنتي الذي انتشر بين التجار. لأن الدينار الناصري جاء ناقص العيار والوزن. ثم تطرق الغش إليه^(٢).

وكانت المحاولة الثانية من السلطان المؤيد شيخ، الذي ضرب الدينار والدراهم المؤيدية. وأصبح الناس يتعاملون بالدينار الناصري والمؤيدي والأفرنتي، ولم تقو هذه الدينار المملوكية على منافسة الدينار الأفرنتي، في العيار والوزن^(٣).

ونجحت المحاولة الثالثة، على يد السلطان الأشرف برسباي، الذي أبطل التعامل بالدينار الأجنبية سنة ٨٢٩هـ/ ١٤٢٥م، وأمر بجمعها وإعادة صهرها وسبكها في دار السكة، وضرب الدينار الأشرفي الذي استمر التعامل به حتى نهاية عصر دولة المماليك^(٤).

إلا أن دولة المماليك الثانية عاشت أزمة مالية، نتجت عن عدة أسباب، منها: تجهيز الحملات العسكرية لمواجهة خطر البرتغال، وقرصنة البحر المتوسط، إضافة إلى استنزاف الأموال في شراء المماليك والمجوهرات.

(١) صالحية، ظاهرة الطرح والرمي، ص ٨٢.

(٢) القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٣/٥٠٨؛ المقرئ، الخطط، ج ١/٣١٥؛ النبراوي، السكة الإسلامية، ص ٢٤٤-

٢٤٥؛ Balog, Op.Cit., p.277-284.

(٣) المقرئ، السلوك، ج ٦/٣٧٩، ٣٨٠؛ النبراوي، السكة الإسلامية، ص ٢٤٧-٢٤٩.

(٤) المقرئ، السلوك، ج ٧/١٢٩، ٤٥١.

وكان للأحداث الداخلية، المتمثلة في الصراع على السلطة، وانتشار الفساد والرشاوى، وظاهرة اكتناز الذهب وعدم صرفه، وسياسة الاحتكار التي عاشتها دولة المماليك الثانية، والطرح والرمي وما نتج عنهما من إرتفاع الأسعار. وانتشار الأوبئة والطاعون. كل تلك الأسباب أدت إلى أن تعيش الدولة أزمة مالية خانقة^(١).

ولمواجهة هذه الأزمة المالية، كان سلاطين دولة المماليك الثانية، يقومون باعادة ضرب الدينار، بأوزان ومعايير مختلفة، عما كانت عليه، حتى أصبح الدينار الأشرفي قبيل نهاية دولة المماليك، عبارة عن عملة نحاسية مصغرة. فراجت الفلوس حينئذ رواجاً عظيماً، (ونسب إليها ثمن جميع المبيعات جليلها وحقيرها)^(٢). وأصبح التعامل يتم بالفلوس النحاسية، وكان الذهب يقوم بها، وكذلك سائر المبيعات^(٣). ونتيجة لعدم ثبات السياسة النقدية المملوكية، كثيراً ما كان يتم التعامل بالدراهم والفلوس وزناً لا عدداً، فكثرت زغل وزيف العملة، فانعكس أثر ذلك على أحوال الناس المعاشية^(٤). وهكذا كانت الأزمة المالية التي عاشتها دولة المماليك الثانية إلى جانب أسباب أخرى، من أسباب انهيار هذه الدولة.

(١) صالحية، ظاهرة الطرح والرمي، ص ٨٢-٩٠؛ النبراوي، السكة الإسلامية، ص ٢٤١. عن الفساد والرشاوى، انظر: احمد، البذل والبرطلة، (دراسة عن الرشوة). وعن اكتناز الذهب والمجوهرات. انظر: ابن شاهين، زبدة كشف الممالك، ص ١٢١، ص ١٢٢. وعن سياسة الاحتكار والطرح والرمي، انظر: صالحية، ظاهرة الطرح والرمي، ص ٥١-١٠٩. وعن الأوبئة والطاعون والمجاعات. انظر: الحجي، أحوال العامة، ص ٣٦١-٣٩٥.

(٢) المقرئزي، السلوك، ج ٦/٣٧٩؛ المناوي، النقود والمكايل، ص ١٠٨ وما يليها.

(٣) المقرئزي، الخطط، ج ١/٣١٥؛ المقرئزي، السلوك، ج ٦/٣٧٩.

(٤) المناوي، النقود والمكايل، ص ١١٩ وما يليها؛ صالحية، ظاهرة الطرح والرمي، ص ٨٦-٨٨، ٨٩. وللمزيد عن النقود في عصر دولة المماليك، انظر: المناوي، النقود والمكايل، ص ٨٩-١٢٧.

أما العملات التي استخدمت في المعاملات التجارية (عمليات البيع والشراء) في موانئ دولة المماليك بشكل عام. وموانئ البحر الأحمر بشكل خاص، فهي لم تكن تتجاوز أنواع العملات التي أشرنا إليها.

ففي الإسكندرية، ميناء التصدير الرئيس إلى الدول الأوروبية، كانت الدنانير الذهبية، أساس أي اتفاق أو تبادل تجاري، يتم بين التجار الأوروبيين، وتجار دولة المماليك. فقد كانت مراكب الغرب الأوروبي التجارية، تحمل معها عند عودتها إلى الإسكندرية، كميات كبيرة من الذهب والفضة، لدفع ثمن السلع المشتراة. حيث كان الميزان التجاري لصالح دولة المماليك^(١). فأدى ذلك إلى إنتشار الدنانير الذهبية الأفرنتية، والدوكات، وتداولها بين التجار في مصر وبلاد الشام والحجاز واليمن^(٢).

ويستنتج مما أورده أشتور (Ashtor) حول أسعار الفلفل في الاسكندرية، والقماش في دمشق في سنوات مختلفة، خلال الفترة الواقعة بين سنة ٧٤٦هـ/١٣٤٥م، وسنة ٩٠٣هـ/١٤٩٧م^(٣) أن السلع كانت تقيم أحياناً بالدينار الذهبي المملوكي، ويدفع ثمنها به، وأحياناً أخرى بالدوكات الذهبية. وذلك حسب النقد الرائج. ويستنتج أيضاً استخدام طريقة المقايضة، بالسلع أحياناً. وربما كان اللجوء لهذه الطريقة ناتج عن حاجة الجانبين من التجار لسلع الآخر، فيتم تقدير قيمة السلع بالنقد، ويقايض بها بما يعادلها. وقد أشار جدول الأسعار إلى تحديد قيمة الفلفل، حتى في حال المقايضة^(٤).

(١) القلقشندي، صبح الأعشى، جـ ٣/٥٠٨، هايد، تاريخ التجارة، جـ ٣/٣١٤. H.M.S.O. op, cit, p 55.

(٢) المقرئزي، السلوك، جـ ٧/١٢٩.

(٣) Ashtor, Spice Prices, p.28-30; Ashtor, Observation, p 567, 568, 571, 572.

(٤) انظر الملحق، رقم (٣).

أما موانئ البحر الأحمر، فكان ميناء جدة أهم تلك الموانئ التي تجري فيها عمليات التبادل التجاري. فجرى التعامل في هذا الميناء كغيره من مناطق الحجاز بالدنانير الذهبية والدراهم الفضية السائدة في دولة المماليك^(١). وكان الذهب المصري يضرب في مكة على عيار الدينار المصري^(٢).

واستمر الدينار الذهبي أساساً لأي اتفاق تجاري، حيث يدفع ثمن الصفقات التجارية المتفق عليها نقداً^(٣)، بالدينار الذهبي السائد في دولة المماليك. ومثال ذلك الصفقة التي عقدها التاجر الكارمي علي الكيلاني، حيث اشترى كمية من الفلفل، بقيمة خمسة آلاف دينار ذهبي، دفعت نقداً^(٤).

كما استخدمت الدنانير الذهبية الأفرنتية في الحجاز^(٥). حيث ظهر استخدامها في مكة بموسم الحج سنة ٨١٥هـ/١٤١٣م. وكان سعر الدينار الأفرنتي يتراوح بين خمسين درهماً مسعودياً وسبعة وخمسين^(٦).

وعندما أبطل التعامل بالنقد الأجنبي سنة ٨٢٩هـ/١٤٢٦م. بأمر من السلطان الأشرف برسباي^(٧) راجت الدنانير الأشرفية بدلاً منه^(٨). وتجدر الإشارة هنا إلى جراءة السلطان الأشرف

(١) القلقشندي، صبح الأعشى، ج٤/٢٨٠.

(٢) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص ١٢؛ مورتيل، الأحوال السياسية والاقتصادية بمكة، ص ١٩٣.

(٣) السخاوي، التبر المسبوك، و ١٩.

(٤) ابن حجر، إنباء الغمر، ج٢/٥٢١؛ ابن فهد، اتحاف الوري، ج٣/٤٩٩.

(٥) المقرئزي، السلوك، ج٧/١٢٩.

(٦) الفاسي، شفاء الغرام، ج٢/٤٦٤. وينسب الدرهم المسعودي إلى الملك المسعود يوسف بن الملك

الكامل محمد الأيوبي، وكان يقال لهذه الدراهم (الكبار) وقد ضربت على عيار اليمن، ابن المجاور،

تاريخ المستبصر، ص ١٢.

(٧) المقرئزي، السلوك، ج٧/١٢٩.

(٨) المقرئزي، السلوك، ج٧/٤٥١؛ فهمي، طرق التجارة، ص ٣٥٧.

برسبای، وقدرته على إبطال التعامل بالنقد الأجنبي على الرغم من محاولة السلطان الناصر فرج بن برقوق، والسلطان المؤيد شيخ المحمودي من قبل، ولم يستطيعا تحقيق ذلك.

وربما أراد السلطان الأشرف برسبای توحيد العملة في أقاليم دولة المماليك قبل تنفيذ مشروعة الاقتصادي (احتكار تجارة الشرق).

وجرى التعامل التجاري في إقليم الحجاز بالدرهم النقرة، المعبر عنها بالكامل^(١)، والدرهم الكبار المعبر عنها بالمسعودية، والتي ضربت في مكة^(٢). ويعتقد أن استخدام الدرهم اقتصر على التجارة الداخلية، حيث كان الذهب أساس تقدير قيم السلع المستوردة عبر موانئ البحر الأحمر، وإن استخدمت المقايضة أحياناً في ميناء جدة^(٣).

ونتيجة لظهور التشويش أحياناً في نقاء العملة ووزنها وعيارها كان المتعاملون بها يضطرون لوزنها، وإضافة قطع أخرى، لاستكمال الوفاء عند الدفع^(٤). وقد ارتبط بهذه الإجراءات المالية، إضافة إلى النقد الأجنبي، ظهور وظيفة الصيرفة، التي كانت من الوظائف الأساسية في الموانئ، لتسهيل إجراء كل ما يتعلق بالمعاملات المالية فوجد الصيرفي إلى جانب الناظر والشاد في الموانئ^(٥).

(١) القلقشندي، صبح الأعشى، ج٤/٢٨٠.

(٢) ابن الجاور، تاريخ المستبصر، ص ١٢؛ القلقشندي، صبح الأعشى، ج٤/٢٨٠.

(٣) H.M.S.O. op, cit, p 55

(٤) المقرئزي، السلوك، ج٦/٣٨٠، ج٧/٤٥١؛ الصيرفي، انباء البصر، ص ٤٨٢؛ الأشقر، تجارة التوابل، ص ٢٣٣.

(٥) الصيرفي، نزهة النفوس، ج٣/٣٠٣؛ المكي التاريخ القويم، م ١ ج٢/٢٢٥.

وتجدر الإشارة إلى أن التعامل بأدوات الإئتمان، مثل السفاتج^(١) والصكوك^(٢)، هي من اختصاص الصرّاف. إلا أن المصادر المتوفرة لم تشر إلى استخدامها في أسواق موانئ البحر الأحمر، بين تجار دولة الممالك، والتجار الأجانب، بل كان التعامل بينهم يتم بالنقد وأحياناً بالمقايضة^(٣). وإنما تطورت هذه الأدوات الائتمانية لخدمة تجار الكارم.

فقد استخدمت هذه الوسائل بين تجار الكارم أنفسهم. فقد ضمن تجار الكارم المصريين، تجار الكارم الشاميين، لدى السلطان قلاوون، ودفعوا عنهم المبلغ المطلوب، مقابل ضمانات مكتوبة^(٤). وعُمل بها أيضاً بين تجار الكارم والولاطين، عندما كان تجار الكارم يقدمون القروض لهم^(٥). ففي سنة ٧٩٦هـ/١٣٩٣م، اقترض السلطان الظاهر برقوق من تجار الكارم، مبلغاً من المال، وكتب لهم (المسايطير بذلك)^(٦).

(١) السفاتج: السفنجة، أن يقرض إنساناً مالاً ليقضيه المستقرض في بلد يريده المقرض، ليستفيد به خطر الطريق، وهو في المعنى الحوالة. الشرباصي، المعجم الاقتصادي، ص ٢٢١.

(٢) الصكوك: الصك هو الكتاب، والجمع صكاك، والصك ما يكتب فيه عن مال مؤجل أو نحوه. الشرباصي، المعجم الاقتصادي، ص ٢٥٦. والصك كلمة عربية من أصل فارسي، أخذها الأوروبيون عن طريق العرب فأصبحت في الإنجليزية (Check). فيمي: عبد الرحمن، النقود العربية ماضيها وحاضرها، دار القلم، القاهرة، ١٩٦٤، ص ٦٤.

(٣) انظر ما سبق عن الأسواق والتعامل التجاري.

(٤) المقرضي، السلوك، ج ٢/٢٠٣؛ فيمي، طرق التجارة، ص ٣٤٤؛ Fischel, op,cit, p 170.

(٥) Fischel, Ibid, p 170.

(٦) ابن حجر، إنباء الغمر، ج ١/٤٧٠.

ونتيجة لزيادة ثروة تجار الكارم، وكثرة المعاملات المالية، ظهر مصرف عام لهم^(١)، وكان فندقهم بالفسطاط^(٢). يقوم بهذه المعاملات المالية. كما أن فندق بلال أدى وظيفة "المصرف" للتجار إلى حدود معينة^(٣).

ولا نستطيع إغفال التعامل المالي في اليمن وموانئها، فكان التعامل يتم بالدينار الملكي، ويساوي الدينار المضروب في مصر، أربعة دنانير ونصف دينار ملكي^(٤). ويستنتج من قوائم السلع التي استخلصها جوايتين، من خطابات ووثائق الجنيزا، اعتماد الدينار الملكي في التبادل التجاري بين اليمن والهند^(٥). وكانت العملات الذهبية والفضية اليمنية، تضرب في عدن وظفار وتعز وصعدة^(٦).

وخلاصة ما يقال في المعاملات التجارية والمالية، أن التعامل التجاري كان يتم نقداً، خلال القرنين السابع والثامن الهجريين/الثالث والرابع عشر الميلاديين، واستخدم أسلوب المقايضة أحياناً، خلال القرن التاسع الهجري/الخامس عشر الميلادي. وكانت الدنانير الذهبية في دولة المماليك واليمن، أساساً لأي تعامل تجاري. إذ على أساسها كان يتم تقييم ثمن السلع وعشورها.

(١) Fischel, op,cit, p 169-170.

(٢) القلقشندي، صبح الأعشى، ج٣/٥٣٦.

(٣) المقرئزي، الخطط، ج٢/٥٧٤؛ فهمي، طرق التجارة، ص ٣٤٤. قال المقرئزي عن فندق بلال: "يودع فيه التجار وأرباب الأموال صناديق المال". المقرئزي، الخطط، ج٢/٥٧٤.

(٤) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص ١٢، ٨٩؛ إبراهيم، عدن، ص ٣٠١.

الدينار الملكي أو الملكي: هو دينار اليمن خلال فترة ازدهار تجارة الكارم، وقد ورد ذكره في وثائق الجنيزا. كما ذكر أيضاً الدينار الزبيدي، نسبة إلى مدينة زبيد. جوايتين، دراسات في التاريخ الإسلامي، ص ٢٦٧، ٢٦٨. ويقال أول من ضرب الدينار الملكي أحمد بن علي الصليحي بصنعاء. ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص ١٤٥.

(٥) جوايتين، دراسات في التاريخ الإسلامي، ص ٢٦٧، ٢٦٨؛ إبراهيم، عدن، ص ٣٠٣، ٣٠٤، ص ٣٠٥.

(٦) Nicholas, Lowick., Coinge and History of the Islamic World, (ed) by Joe Gibb, Variorum Printers Ltd, Great Britain, 1990, p.125, 127, 133.

رابعاً: أنواع السلع ومصادرها.

شكّلت موانئ البحر الأحمر خلال العصور الوسطى محطات تجارية هامة لمرور السلع المختلفة بين مناطق متعددة؛ كالهند والصين، وشبه الجزيرة العربية، ومناطق جنوب شرق إفريقيا، ومصر، وأوروبا. وقد أحصى هايد (Heyd) عشرات من أنواع السلع المتبادلة بين الشرق والغرب، وكان معظمها يصدر من آسيا إلى أوروبا^(١). ولتسهيل موضوع دراسة السلع المستوردة والمصدرة عبر موانئ البحر الأحمر، لا بد من تقسيمها إلى عدة مجموعات متشابهة. ليسهل ذكر أسمائها وأنواعها ومصادرها. ويأتي على رأسها التوابل والبهارات، والتي اعتبرت الأكثر أهمية ورواجاً.

أ. التوابل والبهارات:

يعتبر الفلفل من أبرز أنواع التوابل وأهمها وأكثرها طلباً في أوروبا، حتى بلغ من أهميته أن سَدَّتْ به أثمان الأراضي والقروض^(٢). وتعدّ الهند واندونيسيا^(٣) من أشهر مناطق إنتاجه، حيث سميت المليبار^(٤) من بلاد الهند، نسبة له (بلاد الفلفل)^(٥).

(١) هايد، تاريخ التجارة، ج٤/٥١-٢٠٤. Clive, op, cit, p 79.

(٢) بتروف: الكسندر، العلاقات التجارية بين آسيا وأوروبا الغربية آبان القرون الوسطى، منشور ضمن سلسلة علم الاستشراق السوفيتي، الشرق في القرون الوسطى النظام الاقتصادي والاجتماعي. موسكو، ١٩٨٧، ص ٧٣.

(٣) ياقوت، معجم البلدان، ج٥/١٩٦. Anthony, op, cit, p 8.

(٤) المليبار: إقليم كبير، وعظيم يشمل على مدن كثيرة، منها: فاكفور ومنجور ودهسل، والمليبار يقع في بلاد الهند. ياقوت، معجم البلدان، ج٥/١٩٦؛ البغدادي، مرصد الإطلاع، ج٣/١٣١٠.

(٥) ابن سعيد، بسط الأرض، ص ٥٤؛ ابن بطوطة، الرحلة، ص ٥٦٧؛ شيخ الربوة، نخبة الدهر، ص ١٧٣؛ القلقشندي، صبح الأعشى، ج٥/٧٠؛ ماركو بولو، رحلات، ج٣/٧١.

ولكثرة الفلفل في بلاد المليبار، قال ياقوت: (ومنها يجلب إلى جميع الدنيا) ^(١). ويؤكد الرحالة ماركو بولو، أن الفلفل كان يشحن بالسفن من المليبار إلى عدن ثم الاسكندرية ^(٢). كما صدر أيضاً من كولم ^(٣)، وهي آخر بلاد الفلفل من الشرق ^(٤).

ومن الجزر المنتجة للفلفل جزيرة جاوة الكبرى والصغرى ^(٥). وجزيرة رامني ^(٦)، وجزيرة ملي ^(٧). وتعبيراً عن كثرة كميات الفلفل والبهارات الموجودة بهذه الجزيرة، قال شيخ الربوة: (وبها من الفلفل، ما يوسق مراكب التجار، إذا اجتمعت في يوم واحد، وبها أنواع البهار... ^(٨)). ويكثر إنتاج الفلفل في سومطرة، بحيث كان يشحن منها في كل عام، من ثماني عشرة إلى عشرين سفينة ^(٩).

وكانت السفن الهندية المعدة لنقل الفلفل والسلع الأخرى من الموانئ الهندية، تبلغ سعتها ألف سلة من الفلفل ^(١٠). وقد استقبلت عدن ولاحقاً جدة معظم السفن المحملة

(١) ياقوت، معجم البلدان، جـ ٥/١٩٦.

(٢) ماركو بولو، رحلات، جـ ٣/٧١.

(٣) كولم: مدينة من بلاد المليبار في الهند، وتقع على الساحل. أبو الفداء، تقويم البلدان، ص ٣٦١؛ ابن بطوطة، الرحلة، ص ٥٧٥. وهي إلى الجنوب من قاليقوت (كاليكوت الحالية) على الساحل الغربي للهند.

(٤) القلقشندي، صبح الأعشى، جـ ٥/٧١.

(٥) ماركو بولو، رحلات، جـ ٣/٢٥، ٢٩.

(٦) رامني: جزيرة في بحر الصين. ذكرها البغدادي باسم الرامي. البغدادي، مرصد الإطلاع، جـ ٢/٥٩٧؛ شيخ الربوة، نخبة الدهر، ص ١٥٣.

(٧) ابن خرداذبه، المسالك والممالك، ص ٦٢، ص ٧١؛ شيخ الربوة، نخبة الدهر، ص ١٥٤، ص ١٥٩، وملي: جزيرة في بحر الهند، منسوبة إلى المدينة الواقعة على الساحل. كولم ملي. شيخ الربوة، نخبة الدهر، ص ١٥٩.

(٨) شيخ الربوة، نخبة الدهر، ص ١٥٩.

(٩) فارتيما، رحلات فارتيما، ص ١٧٦.

(١٠) ماركو بولو، رحلات، جـ ٣/١٣.

بسلع الهند والسند والصين^(١)، لتصل هذه السلع إلى موانئ البحر الأحمر الشمالية (كأيلة والطور)، ومن ثم تنقل بالبر باتجاهين، أحدهما من أيلة إلى دمشق وحلب وموانئ البحر المتوسط، والآخر من الطور إلى القاهرة، والاسكندرية^(٢)، لتصدر إلى أوروبا^(٣).

وشجرة الفلفل شبيهة بدوالي العنب، وربما تلتف على غيرها من الأشجار، وثمارها تكون على شكل عناقيد^(٤). أمّا فوائد الفلفل واستخداماته، فكان يعدّ هاضماً للغذاء ومدرّاً للبول، واستخدم في تركيب الأدوية، وحفظ الطعام وتتبيله، وصناعة النبيذ^(٥).

أمّا تابل القرفة (الدار صيني)، فكانت أيضاً من أهم السلع المصدرة من الهند^(٦)، وسيلان^(٧)، والصين، والجزر الصينية، وكانت تعرف فيها باسم الدار

(١) ابن الوردي، خريدة العجائب، ص ٧٧؛ الأدريسي، نزهة المشتاق، ج١/٥٢-٥٤؛ شيخ الربوة، نخبة الدهر، ص ٢١٦.

(٢) ماركو بولو، رحلات، ج٣/٧١؛ فارتيماء، رحلات فارتيماء، ص ٥٣؛ طافور، رحلة طافور، ص ٧٨، هايد، تاريخ التجارة، ج٢/٣٣؛ غوانمة، أيلة، ص ٧٣.

(٣) Anthony, op, cit, p 9; Clive, op, cit, p 80.

(٤) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٥٦٨؛ القلقشندي، صبح الأعشى، ج٥/٧٠؛ عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص ٢١٦. وقد بين ابن بطوطة وقت وطريقة أعداد ثمار الفلفل للبيع، انظر: ابن بطوطة، الرحلة، ص ٥٦٨.

(٥) الدمشقي: ابو الفضل جعفر بن علي، كان حياً سنة ٥٧٠هـ/١١٧٤م الإشارة إلى محاسن التجارة، تحقيق فهمي سعيد، دار ألف باء، بيروت، ١٩٨٣، ص ٥٨؛ فهمي، طرق التجارة، ص ٢٠٠؛ السليمان، النشاط التجاري، ص ٢٣٠، الأشقر، تجارة التوابل، ص ٢٥٦؛ Clive, op, cit, p 80.

(٦) فارتيماء، رحلات، ص ١١٥؛ الدمشقي، محاسن التجارة، ص ٥٩.

(٧) العيني، عقد الجمان، ج٢/٣٠٣؛ ابن بطوطة، الرحلة، ص ٥٩٧؛ هايد، تاريخ التجارة، ج٢/٧٩.

صيني^(١). وتستخدم القرفة، في حفظ الأطعمة وتبيل اللحوم، وتدخل في تركيب بعض الأدوية^(٢)، وشجرتها تشبه شجرة الصفصاف، إلا أنها تفوقها ارتفاعاً، وأجود ما فيها لحاؤها وأغصانها^(٣). وقد ذكرت القرفة ضمن السلع، التي كان يتم استيرادها من الشرق، عبر عدن، وموانئ البحر الأحمر^(٤).

وكان القرنفل من بين التوابل التي اشتد طلب الأوروبيين عليها، وقد اشتهرت الهند، وجزر الصين بزراعته وإنتاجه^(٥). وشجرة القرنفل كشجرة الياسمين، وزهره غليظ أسود، وهو "كباش القرنفل"^(٦)، تجمع هذه الثمار بعد سقوطها على الأرض، وتتقع في الماء إلى أن تصلح، ثم تجفف وتباع للتجار^(٧).

ونتيجة لأهمية القرنفل في صناعة الأدوية لم تخل مآزر الأدوية (الصيدليات)، في العصور الوسطى من وجوده بها، لذلك كان إلى جانب الفلفل على رأس قائمة السلع التي يستوردها التجار في عدن، لتصديرها إلى الغرب الأوروبي^(٨).

ومن التوابل التي شاع استخدامها في العصور الوسطى الزنجبيل، وقد زادت أهميته نتيجة لاستخدامه في تركيب الأدوية، كعلاج لأمراض القصبية الهوائية^(٩)، إضافة إلى استعماله

(١) شيخ الربوة، نخبة الدهر، ص ١٥٣، ص ١٥٤. يذكر ابن البيطار أن أصلها من الصين، لذلك عرفت بالدارصيني، ابن البيطار: ضياء الدين عبد الله بن أحمد الأندلسي (ت ٦٤٦هـ/١٢٤٨م)، الجامع لمفردات الأدوية والأغذية. (٤م)، (دن)، (دت)، م ٨٣/٢.

(٢) ابن البيطار، الجامع، م ٨٣/١-٨٤؛ الدمشقي، محاسن التجارة، ص ٥٩؛ فهمي، طرق التجارة، ص ٢٠٢.

(٣) ابن البيطار، الجامع، م ٨٣/١-٨٤؛ عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص ٢١٧؛ فهمي، طرق التجارة، ص ٢٠٢.

(٤) ابن خرداذبه، المسالك والممالك، ص ٧٠؛ الأديسي، نزهة المشتاق، ج ١/٥٤.

(٥) الأديسي، نزهة المشتاق، ج ١/٨٨-٨٩؛ السيراقي، رحلة السيراقي، ص ٨٩؛ شيخ الربوة، نخبة الدهر، ص ١٥٤.

(٦) شيخ الربوة، نخبة الدهر، ص ١٦٠؛ الدمشقي، محاسن التجارة، ص ٥٤.

(٧) الأديسي، نزهة المشتاق، ج ١/٨٢.

(٨) الأديسي، نزهة المشتاق، ج ١/٥٤؛ فهمي، طرق التجارة، ص ٢٠٤.

(٩) ابن البيطار، الجامع، م ١٦٧-١٦٨؛ فهمي، طرق التجارة، ص ٢٠٥.

ففي الطعام وتحضير وحفظ الخمور^(١). وكانت أشهر مناطق إنتاجه في الهند بلاد الملايو^(٢)، وساحل كنانور من الهند^(٣). ومملكة ديلي^(٤)، حيث كانت تنتج مقادير ضخمة من الفلفل والزنجبيل، وأنواع أخرى من التوابل^(٥).

ويمكن أن يضاف إلى هذه التوابل الهامة. أصناف أخرى، كانت تستورد من الشرق عبر موانئ البحر الأحمر، ومن هذه التوابل التي أشارت إليها المصادر، القاقلة^(٦)، والخلنجان^(٧)، وجوزة الطيب^(٨)، وسائر أنواع التوابل والأفاوية والبهارات الثمينة^(٩)، التي كانت تستخدم عادة في تنبيل الأطعمة وحفظها، وصناعة الأدوية^(١٠).

ب. سلع العقاقير الطبية:

وإلى جانب التوابل والبهارات، كانت بعض السلع تستخدم بصفة أساسية في تركيب العقاقير الطبية، منها: الراوند والكافور والأهليلج وغيرها.

- (١) ابن البيطار، الجامع، م ١١٦٧/٢؛ فهمي، طرق التجار، ص ٢٠٥.
- (٢) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٥٦٩؛ ماركوبولو، رحلات، ج ٣/٧١؛ هايد، تاريخ التجارة، ج ٢/٣٩٠.
- (٣) فارتسيما، رحلات، ص ١١٥. كنانور: مدينة جرفتق الواقعة على الساحل الجنوبي الغربي للهند، زارها ابن بطوطة وذكرها باسم جرفتق، وكنانور هو الاسم الحالي لها. ابن بطوطة، الرحلة، ص ٥٧٠.
- (٤) ديلسي: أولدي، وهي دهل، قاعدة بلاد الهند، وتعتبر من اعظم مدن الهند، ابن بطوطة، الرحلة، ص ٤٣٧. وذكرها ابو الفداء باسم دلي، ابو الفداء، تقويم البلدان، ص ٣٥٩. وانظر القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٥/٦٥.
- (٥) ماركوبولو، رحلات، ج ٣/٦٩.
- (٦) ابن خرداذبة، المسالك، ص ٧٠؛ الإدريسي، نزهة المشتاق، ج ١/٥٤، ٨٨-٨٩.
- (٧) والقاقلة الهال، من الطيب وهو المعروف بالحبهان، هايد، تاريخ التجارة، ج ١/١٧٦، ج ٢/٣٩٠.
- (٨) الأدريسي، نزهة المشتاق، ج ١/٥٤. الخلنجان، نبات طبي من الفصيلة الزنجبيلية، هايد، تاريخ التجارة، ج ١/١٧٦. وأجوده السالم من العفونة والسواد والبلل. النمشقي، محاسن التجارة، ص ٦٠.
- (٩) شيخ الربوة، نخبة الدهر، ص ١٥٣؛ ماركوبولو، رحلات، ج ٣/١٣؛ هايد، تاريخ التجارة، ج ١/١٧٦، ج ٢/٢٨.
- (١٠) الأندريسي، نزهة المشتاق، ج ١/٥٤، ٨٨-٨٩؛ ماركوبولو، رحلات، ج ٣/٢٥، ٢٩؛ شيخ الربوة، نخبة الدهر، ص ١٥٩.
- (١٠) النمشقي، محاسن التجارة، ص ٥٧-٦٢.

ويعد الكافور أهم هذه السلع، وقد اشتهرت مناطق الهند والجزر الهندية بإنتاجه^(١). وكان يصدر من موانئ الجزر الهندية، نذكر منها ميناء كله^(٢). ثم إلى ميناء عدن، وقد ذكر ضمن السلع الشرقية التي كانت تصلها^(٣). ومن سلع العقاقير الطبية، ثمرة ذات نواة من نوع فواكه الخوخ، وهي الهند شعيرة، معروفة باسم الاهليلج، وأحسن أنواعها الشديدة الصفرة الضارب للخضرة، وتفيد في علاج أمراض المعدة والأمعاء والبصر^(٤). ومصدر الأهليلج الهند، حيث كان يصدر منها إلى ميناء عدن^(٥). ليصل من خلالها عبر البحر الأحمر، إلى الغرب الأوروبي.

أما الراوند^(٦)، فهو إحدى السلع الرئيسية في صناعة الأدوية، ومن أنواعه الصيني والزنجي والخراساني، ويفيد في أمراض المعدة والكبد والكلية^(٧). وتنتجها مناطق واسعة من وسط آسيا، ويصل لأوروبا عن طريق البحر الأحمر^(٨).

- (١) الإدريسي، نزهة المشتاق، ج١/٨٨-٨٩، ١٣٧؛ شيخ الربوة، نخبة الدهر، ص١٥٤؛ السيرافي، رحلة السيرافي، ص٨٩؛ ماركوبولو، رحلات، ج٣/٢٩. وأجود الكافور ما حلا ذوقه وعذب ربحه، ويحفظ في إناء زجاج أو صيني أملس. الدمشقي، محاسن التجارة، ص٥٣.
- (٢) Yusuf, op. cit, p 136؛ وكله: فرضة بالهند، وهي منتصف الطريق بين عُمان والصين. ياقوت، معجم البلدان، ج٤/٤٧٨. وتقع في جزيرة كله بار المنسوبة إليها، أبو الفداء، تقويم البلدان، ص٣٣٥. وهي جزيرة الملايو الآن.
- (٣) ابن خرداذبه، المسالك، ص٧٠؛ الإدريسي، نزهة المشتاق، ج١/٥٤؛ هايد، تاريخ التجارة، ج٢/٢٧.
- (٤) ذكرها ابن البيطار تحت اسم شعيرة، ابن البيطار، الجامع، م٣/٦٢؛ فهمي، طرق التجارة، ص٢١٣، هايد، تاريخ التجارة، ج٤/١٤٥-١٤٧. وانظر أنواعها لدى: الدمشقي، محاسن التجارة، ص٦١.
- (٥) الإدريسي، نزهة المشتاق، ج١/٥٤؛ ابن الوردي، خريدة العجائب، ص٧٧.
- (٦) الراوند: جذر نبات، يستخرج من الأرض وهو رطب، وينظم في خيوط حتى تجف، ويعالج به أمراض، الكبد والكلية، ابن البيطار، الجامع، م٢/١٢٩-١٣١؛ هايد، تاريخ التجارة، ج٤/١٧٣.
- (٧) ابن البيطار، الجامع، م٢/١٢٩-١٣١؛ الدمشقي، محاسن التجارة، ص٥٦؛ فهمي، طرق التجارة، ص٢١٥؛ هايد، تاريخ التجارة، ج٤/١٧٣.
- (٨) فهمي، طرق التجارة، ص٢١٥؛ هايد، تاريخ التجارة، ج٤/١٧٣-١٧٥؛ Clive, op. cit, p 80

جـ. العطور والبخور

ومن أنواعها عود السند والمسك، وخشب الصندل، والعنبر، والبخور، واللبان الجاوي. ومعظمها يستورد من الهند والصين عن طريق البحر الأحمر. ويأتي المسك على رأس قائمة المواد العطرية، وهو إنتاج حيواني، يؤخذ من ضباء المسك^(١). ومسك التبت^(٢)، أفضل الأنواع، يليه المسك السغدي ثم الصيني. وكان معظم المسك الصيني يصدر من مدينة خانفو^(٣). إلى عدن بواسطة أواني الرصاص^(٤)، أو مزاد صغار تخطيطها للتجار وتحملها^(٥).

أما العنبر، فقد اختلفت الآراء حول مصدره، فقد أشار ابن البيطار، إلى أنه: عبارة عن: "روث دابة بحرية، ينبت في قاع البحر، تأكله بعض دواب البحر، فإذا امتلأت منه قذفته... عطر الرائحة"^(٦). ويرى البعض^(٧)، أنه يستخرج من الأسماك. فقد ذكر الأندلسي، أن العنبر يخرج من عيون في جبال البحر، فتأكله سمكة تسمى سمكة العنبر، فإذا خرجت في موضع قليل

- (١) الأديسي، نزهة المشتاق، جـ ١/١٣٧؛ ابن خرداذبه، المسالك، ص ٦٤؛ ياقوت، معجم البلدان، جـ ١١/٢؛ القلقشندي، صبح الأعشى، جـ ٢/١٢٦؛ الدمشقي، محاسن التجارة، ص ٥٢.
- (٢) التبت: مملكة متاخمة لأرض الصين والهند. ياقوت، معجم البلدان، جـ ١٠/٢.
- (٣) اليعقوبي، البلدان، ص ٢٠٨-٢٠٩؛ القلقشندي، صبح الأعشى، جـ ٢/١٢٨-١٢٩. وقد أشار القلقشندي إلى عشرة أنواع من المسك. القلقشندي، صبح الأعشى، جـ ٢/١٢٨-١٢٩. وخانفو: مدينة من مدن الصين، ميناء عظيم أسماه العرب كانتون. اليعقوبي، البلدان، ص ٢٠٨، ٢٠٩؛ حوراني، العرب والملاحة، ص ٢١٤، ٢١٦. وانظر موقعها في الملحق (٤).
- (٤) الخزرجي، العقود اللؤلؤية، جـ ١/٢٩٠، هايد، تاريخ التجارة، جـ ١/١٨٦؛ فهمي، طرق التجارة، ص ٢٨٨.
- (٥) القلقشندي، صبح الأعشى، جـ ٢/١٢٧. وللمزيد عن كيفية صيد ضباء المسك، واستخراج المادة العطرية منها. انظر: ياقوت، معجم البلدان، جـ ١١/٢؛ القلقشندي، صبح الأعشى، جـ ٢/١٢٦-١٢٧.
- (٦) ابن البيطار، الجامع، م ٣/١٣٤؛ فهمي، طرق التجارة، ص ٢٣٠؛ عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص ٢٢٠.
- (٧) الأندلسي، تحفة الأكياب، ص ١٢٠؛ القلقشندي، صبح الأعشى، جـ ٢/١٣٠؛ ماركوبولو، رحلات، جـ ٣/٨٠، ٨١.

الماء بحيث لا يمكنها الحركة، فيتم صيدها، وإستخراج العنبر من جوفها^(١). لذلك جعل سكان بعض الجزر، كجزيرة سقطرى، حرفتهم صيد الأسماك، لإستخراج العنبر من جوفها، وبيعه للتجار^(٢).

وذكر الإدريسي في أكثر من موضع، أن أمواج البحر تقذف بالعنبر إلى السواحل، مبيناً أن العنبر الموجود في البحر الأحمر هو مما يقذف إليه من المحيط الهندي^(٣). وبذلك يعتبره الإدريسي، مما ينمو أو يوجد في قاع البحر، وتقذفه الأمواج إلى السواحل.

ومهما يكن مصدر العنبر، فقد اعتبر ولا يزال على رأس قائمة المواد العطرية. وقد اشتهرت الهند والجزر ومنها جزيرة سرنديب بتصديره إلى عدن^(٤). وكان سكان تلك الجزيرة يبيعونه للتجار مقايضة بالحديد^(٥). كما اعتبر أيضاً من سلع اليمن، إذ كان يحصل عليه من الجزر المقابلة للسواحل اليمنية، ويبيع في عدن بأرفع قيمة^(٦). ومن مصادره أيضاً، جزيرة مدغشقر، وزنجبار، وكان يباع فيها مقايضة بسلع أخرى^(٧). وتوفر من هذه المادة العطرية، عدة أنواع، ذكر منها القلقشندي ستة أنواع تبعاً لمناطق وجودها^(٨).

- (١) الأندلسي، تحفة الألباب، ص ١٢٠. وأشار القلقشندي إلى مثل تلك الرواية. القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٢/ ١٣٠.
- (٢) وإلى رواية أخرى، تشير إلى أن أصل العنبر من صخور وعيون في قاع البحر، يخرج منها ويتكاثف ويطفو على السطح، وتكون حرارته عالية. فيبرد ويتشكل على هيئة قطع كبيرة وصغيرة، فتقذف الأمواج إلى الساحل، فيتم جمعه. القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٢/ ١٣٠.
- (٣) ماركوبولو، رحلات، ج ٣/ ٨٠، ٨١.
- (٤) الإدريسي، نزهة المشتاق، ج ١/ ٥٢، ١٣٧.
- (٥) الإدريسي، نزهة المشتاق، ج ١/ ٧٦؛ ابن الوردي، خريدة العجائب، ص ٧٧.
- (٦) سرنديب: هي جزيرة عظيمة بأقصى بلاد الهند، ياقوت، معجم البلدان، ج ٣/ ٢١٦. انظر الملحق (٤)، وهي جزيرة سريلانكا.
- (٧) ابن خرداذبه، المسالك، ص ٦٥؛ الإدريسي، نزهة المشتاق، ج ١/ ٧٦؛ السيرافي، رحلة السيرافي، ص ٢٧.
- (٨) ابن خرداذبه، المسالك، ص ٧١؛ الإدريسي، نزهة المشتاق، ج ١/ ٥٢.
- (٩) ماركوبولو، رحلات، ج ٣/ ٨٢، ٨٦.
- (١٠) القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٢/ ١٣١.

ولشهرة العنبر، وكثرة الطلب عليه، ظهرت سوق متخصصة لبيع العنبر في القاهرة، وهي: (سوق العنبريين)^(١). وكانت لدى الناس رغبة زائدة في شرائه والترفيه به، فكان لا يكاد يوجد بأرض مصر امرأة إلا ولها قلادة من عنبر. واتخذ منه المخاد والستور والمسابح وغيرها^(٢).

وكذلك الصندل الأبيض حيث يحتوي على عطر نفاذ، وكان يصدر عبر ميناء كله الهندي^(٣). وتعتبر جبال الهند من منابته^(٤). وكذلك جزر سرنديب^(٥)، وجزر الصين^(٦)، وتوفر منه أصناف عدة، ذكر منها القلقشندي سبعة أصناف^(٧).

ومن هذه الفئة، العود الهندي^(٨). ويعتبر من نفيس الطيب، ومن أنواعه الكلخي، والقماري، وهو أفضل الأنواع^(٩). وعد القلقشندي من أنواعه ثمانية عشر نوعاً^(١٠).

واشتهرت بإنتاجه الهند^(١١)، وكشمير وسرنديب وجاوه^(١٢)، وجزيرة قمار المنسوب إليها العود القماري^(١٣). وجزيرة سيلان^(١٤). وقد ذكر القلقشندي، أنه كان

(١) المعريزي، الخطط، ج٢/٦٠٠.

(٢) المعريزي، الخطط، ج٢/٦٠٠؛ الأشقر، تجارة التوابل، ص ٢٧٠.

(٣) الدمشقي، محاسن التجارة، ص ٥٥. Yusuf, op, cit, p136.

(٤) السيراقي، رحلة السيراقي، ص ٨٩؛ القلقشندي، صبح الأعشى، ج٢/١٣٧.

(٥) الإدريسي، نزهة المشتاق، ج١/٨٢؛ ياقوت، معجم البلدان، ج٣/٢١٦.

(٦) شيخ الربوة، نخبة الدهر، ص ١٥٣.

(٧) القلقشندي، صبح الأعشى، ج٢/١٣٧.

(٨) العود الهندي: شجرة تشبه شجرة البلوط، إلا أن قشره رقيق، وعروقه طويلة ممتدة، وفيها الرائحة العطرة. ابن بطوطة، الرحلة، ص ٦٢٣.

(٩) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٥٩٧، ٦٢٣.

(١٠) القلقشندي، صبح الأعشى، ج٢/١٣٤-١٣٧.

(١١) السيراقي، رحلة السيراقي، ص ٨٩؛ القلقشندي، صبح الأعشى، ج٢/١٣٤؛ الدمشقي، محاسن التجارة، ص ٥٤.

(١٢) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٦٢٣. القلقشندي، صبح الأعشى، ج٢/١٣٥-١٣٧.

(١٣) شيخ الربوة، نخبة الدهر، ص ١٥٥؛ قمار: من جزر الهند، وينسب إليها العود القماري. أبو الفداء، تقويم البلدان، ص ٣٦٩؛ ياقوت، معجم البلدان، ج٤/٣٩٦.

(١٤) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٥٩٧.

يباع مقايضة للتجار، في سواحل الهند^(١). وكان ضمن السلع المصدرة إلى عدن من مناطق إنتاجه^(٢).

أما البخور فمنه، اللبان الجاوي^(٣)، وكان يستورد من جزيرة سومطره و جاوه والهند الصينية^(٤). ويباع في جزيرة جاوه مع سلع أخرى، بقطع القصدير، وبالذهب الصيني (التبرغير المسبوك)^(٥). واللبان المجلوب من عمان^(٦).

د. الأحجار الكريمة والمعادن النفيسة

أشارت المصادر إلى أنواع كثيرة من الأحجار الكريمة والمعادن النفيسة. وسنبين هنا ما كان يستورد منها عبر موانئ البحر الأحمر.

ومن الأحجار الكريمة الياقوت، الذي كان يتوفر بكثرة في جزيرة سيلان^(٧). وبلغ من كثرته في هذه الجزيرة، أن جميع النساء فيها، كان لهن القلائد الملونة من الياقوت، وكن يجعلنه في أيديهن وأرجلهن^(٨).

(١) القلقشندي، صبح الأعشى، جـ ١٣٣/٢.

(٢) ابن الوردي، خريدة العجائب، ص ٧٧؛ الإدريسي، نزهة المشتاق، جـ ١/٥٤.

(٣) الإدريسي، نزهة المشتاق، جـ ١/٥٢؛ ابن بطوطة، الرحلة، ص ٦١٩؛ وينسب اللبان الجاوي، إلى جزيرة جاوه، وشجرة اللبان صغيرة تكون بقدر قامة الإنسان، وأغصانها كأغصان الخرشف، أوراقها صغار رفاق، واللبان مادة صمغية تكون في أغصانها، وهي في بلاد المسلمين أكثر. ابن بطوطة، الرحلة، ص ٦١٩، ٦٢٣. وينتج اللبان البخور في جنوب الجزيرة العربية. للمزيد انظر: هايد، تاريخ التجارة، جـ ٤/٨٥، ١١٧.

(٤) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٦١٩؛ فهمي، طرق التجارة، ص ٢٣٣-٢٣٤؛ هايد، تاريخ التجارة، ص ٧٩-٨٠.

(٥) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٦١٩.

(٦) الدمشقي، محاسن التجارة، ص ٥٨.

(٧) فارتيم، رحلات، ص ١٥٩؛ العيني، عقد الجمان، جـ ٢/٣٠٣؛ ابن بطوطة، الرحلة، ص ٥٩٩.

(٨) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٥٩٩.

ويوجد الياقوت في الأودية والجبال، إذ يتكون داخل حجارة مشعبة، تؤخذ هذه الحجارة، وتعطى للحكاكين، فيحكونها حتى يستخرج الياقوت من جوفها، ومنه ما يحفر عنه^(١).

وكان لا يسمح للتجار بالبحث عنه، إلا بعد حصولهم على تصريح خاص من الملك، وإذا عثر على جوهرة تزيد على عشرة قراريط، كانت من حق الملك، أما باقي الجواهر التي تقل عن القراريط العشرة، فمن نصيب التاجر^(٢).

وأشار القلقشندي وياقوت إلى طريقة أخرى، لحصول التجار على الياقوت، وهي بالبحث عنه في أسفل الأودية، حيث تكون الأمطار قد جرفته من أعالي الجبال^(٣). وإذا لم يتم لهم ذلك، فإنهم يلجأون إلى حيلة أخرى، حيث يذبحون الحيوانات، ويقطعون لحمها، ويضعونه على سفوح الجبال، فتأتي النسور وتتنازع قطع اللحم فيما بينها، وتأخذها وتطير بها، فيسقط ما يكون قد علق بقطع اللحم من الياقوت، فيلتقطه التجار^(٤). ونرى أن هذه الطريقة مبالغ فيها، وربما تكون من نسج الخيال، كما هو الحال، في قصص السندباد وبحر الهند، ونقلت على أنها طريقة صحيحة لجمع الياقوت. وما يؤخذ عليها، صعوبة مراقبة النسور أثناء طيرانها، لتأكيد مكان سقوط حبات الياقوت، كما أن كميات وجود الياقوت في الجبال، هي التي تحدد مدى نجاح هذه الطريقة. ولكن يمكن أن يستنتج من هذه الطريقة، أن الياقوت كان موجوداً بكثرة في جبال جزيرة سيلان، والجزر الأخرى.

(١) المصدر السابق، ص ٥٩٩.

(٢) فارتيما، رحلات، ص ١٥٩-١٦٠.

(٣) القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٢/ ١٠٨؛ ياقوت، معجم البلدان، ج ٣/ ٢١٦.

(٤) القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٢/ ١٠٨.

اللؤلؤ^(١). وقد اشتراه التجار من هذه الجزيرة في أحد المواسم مقايضة بحب الحمص، كل حبة حمص بحبة لؤلؤ^(٢).

وكانت جزيرة (سرنديب) سيلان^(٣) من مصادره أيضاً، حيث وصف اللؤلؤ المصدّر منها بالفائق الجودة^(٤). ووجدت مغاصات اللؤلؤ، في البحر الأحمر، بالقرب من عيذاب^(٥)، ودهلك^(٦).

وقد صدّرت هذه الأحجار الكريمة واللآلئ من الشرق إلى مينائي عدن وهرمز^(٧)، ومن عدن، كانت السلع ومن ضمنها الأحجار الكريمة واللآلئ، تنقل إلى موانئ البحر الأحمر، ثم يتم نقلها بالقوافل البرية إلى القاهرة، فقد روى طافور، أنه عندما كان في أحد أديرة سيناء، رأى قافلة كبيرة من الجمال، وهي محملة بسلع الهند، ومن ضمنها اللآلئ والأحجار الكريمة والذهب^(٨). وكان يصل إلى مكة عن طريق جدة، الكثير من اللؤلؤ والعقيق^(٩).

-
- (١) شيخ الربوة، نخبة الدهر، ص ١٦٢-١٦٣. بحر الزنج: هو بحر الهند نفسه، وبلاد الزنج منه نحو الجنوب، له بر وجزائر كثيرة (منها جزيرة زنجبار)، ياقوت، معجم البلدان، ج ١/٣٤٣؛ وجزر القمر هي أكبر جزر بحر الزنج، البغدادي، مرصد الإطلاع، ج ٣/١٢١؛ أبو الفداء، تقويم البلدان، ص ٣٦٨.
 - (٢) المصدر السابق، ص ١٦٢-١٦٣.
 - (٣) السيرافي، رحلة السيرافي، ص ٨٩؛ شيخ الربوة، نخبة الدهر، ص ١٦٦؛ العيني، عقد الجمان، ج ٢/٣٠٣.
 - (٤) الإدريسي، نزهة المشتاق، ج ١/٧٦؛ القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٢/١٠٦.
 - (٥) ابن جببر، الرحلة، ص ٤٦؛ المقرئ، الخطط، ج ١/٥٦٨؛ القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٢/١٠٦.
 - (٦) الحميري، الروض المعطار، ص ٢٤٤.
 - (٧) ابن الوردي، خريدة العجائب، ص ٧٧؛ ماركوبولو، رحلات، ج ١/٧٨.
 - (٨) طافور، رحلة طافور، ص ٧٨.
 - (٩) السخاوي، التبر المسبوك، و ١٩.

أما المعادن النفيسة، فأهمها الذهب، وكان يتوفر في جزر سرنديب^(١). وجزيرة قنبلو (زنجبار) من جزائر بحر الزنج^(٢). وجزيرة القمر^(٣)، وملتان^(٤)، حيث سميت بيت الذهب لكثرة ما أخذ المسلمون منها الذهب منذ فتحها^(٥). وجزر واق الواق في بحر الصين^(٦).

وصدّرت الهند والصين إلى عدن، الأواني المعدنية المطعمة بالذهب، إضافة إلى معدن الفضة^(٧). وكان التجار يجلبون المجوهرات والأحجار الكريمة واللؤلؤ، من مختلف الأقطار، لكثرة رغبة السلاطين في دولة المماليك باقتنائها^(٨).

ونختم المعادن النفيسة بالزمرّد الهندي، المعروف بالمكي، حيث كان يصل من الهند إلى

-
- (١) الإدريسي، نزهة المشتاق، ج١/٧٦.
 - (٢) شيخ الربوة، نخبة الدهر، ص ١٦٢.
 - قنبلو: جزيرة في بحر الزنج، البكري، المسالك والممالك، ج١/٢٢٩. وذكرها أبو الفداء باسم قنبلة، وقال عنها جزيرة في الخليج البربري، مقر ملوك الزنج، أبو الفداء، تقويم البلدان، ص ٣٧٠-٣٧١.
 - (٣) المصدر السابق، ص ١٦١.
 - جزيرة القمر: جزيرة في وسط بحر الزنج، وهي من أكبر جزر ذلك البحر، فيها عدة مدن وملوك، ياقوت، معجم البلدان، ج٤/٣٩٧؛ أبو الفداء، تقويم البلدان، ص ٣٦٨.
 - (٤) ملتان: مدينة من نواحي الهند قرب غزنة أهلها مسلمون. ياقوت، معجم البلدان، ج٥/١٨٩. وسميت الملتان لأن معناها فرج بيت الذهب. الحميري، الروض المعطار، ص ٥٤٦. ولا زالت تعرف بهذا الاسم، وتقع على نهر السند في باكستان حسب الخرائط الحالية.
 - (٥) شيخ الربوة، نخبة الدهر، ص ١٧٤؛ الحميري، الروض المعطار، ص ٥٤٦.
 - (٦) ابن خرداذبة، المسالك، ص ٦٩؛ شيخ الربوة، نخبة الدهر، ص ١٦٧. يقول شيخ الربوة وابن خرداذبة: أن أهل هذه الجزر، كانوا يتعاملون بالحديد، كما يتعامل الناس بالذهب، حتى أن أطواق كلابهم وسلاسل دوابهم من الذهب لكثرت، والحديد عندهم أعز منه وأعلى. شيخ الربوة، نخبة الدهر، ص ١٦٧؛ ابن خرداذبة، المسالك، ص ٦٩. واق الواق: جزر في جنوب بحر الصين، لا يسكنها بشر، وإنما يسقط إليها أهل المراكب في الندرة، وهي أكثر الأرض طيباً، البكري، المسالك والممالك، ج١/٢١٢، وهي في مشارق الصين. ابن خرداذبة، المسالك، ص ٦٩. وربما هي جزر اليابان.
 - (٧) الخزرجي، العقود اللؤلؤية، ج١/٢٩٠.
 - (٨) أبو المحاسن، النجوم الزاهرة، ج٩/١٣٥.

عدن، ومنها ينقل إلى جدة ثم مكة، لذلك عُرِفَ بالمكي^(١).

هـ. سلع أخرى

ومن السلع التي كان يصدرها الشرق، عبر موانئ البحر الأحمر، المنسوجات الحريرية، ومن طرز الديباج والحرير الصيني^(٢). والثياب المتخذة من الحشيش، والقطنية المخمّلة^(٣). وكانت مدينة قاقلا بجزر سرنديب مصدر الحرير، لذلك نسب الحرير إليها، فُقيل الحرير القاقلي، والثياب القاقلية^(٤).

ويذكر فارتيميا، أنه كان في كل عام يتم تحميل أربعين أو خمسين سفينة، بالمنسوجات القطنية والحريرية، من مدينة كامبي (Cambei)، لتصدّر إلى مختلف بلاد العالم^(٥). وكان قسم كبير منها يصل إلى مينائي عدن وجدة، فقد أشار ابن الوردي، أنه من ضمن الواصل إلى عدن من السلع، الحلل والثياب المتخذة من الحشيش والحرير والديباج^(٦). ووصل كثير من شاش الحرير والبز إلى ميناء جدة^(٧).

-
- (١) مجهول، الإستبصار، ص ٨٥؛ الحميري، الروض المعطار، ص ٤٨٤-٤٨٥؛ البكري، المسالك ج١/٣٢٥. والزمرد: من المعادن النفيسة، وأفضله المعروف بالظلماني، وهو المشبع الخضرة، ذا روثق وشعاع لا يشوبه سواد ولا صفرة، البيروني، الجماهر، ص ١٦٠؛ ابن الأكفاني، تخب الذخائر، ص ٤٨. وانظر الدمشقي، محاسن التجارة، ص ٤٦.
 - (٢) الإدريسي، نزهة المشتاق، ج١/٨٤. الديباج: قماش من الحرير الملون. الدمشقي، محاسن التجارة، ص ٦٣.
 - (٣) ابن خرداذبه، المسالك، ص ٧٠؛ الإدريسي، نزهة المشتاق، ج١/٥٤، الثياب الحشيش: المنسوجة من الألياف النباتية. سونيا، في طلب التوابل، ص ٥٤.
 - (٤) الإدريسي، نزهة المشتاق، ج١/٢٠٧. قاقلا: مدينة بالهند على ضفة نهر صغير، وأهلها يربون دود الحرير. الإدريسي، نزهة المشتاق، ج١/٢٠٧.
 - (٥) فارتيميا، رحلات، ص ١٠١. كامبي: وهي مدينة كنبايه أو كنبات، وهي ميناء مشهور في الساحل الهندي الغربي، يقصدها التجار المسلمون. أبو الفداء، تقويم البلدان، ص ٣٥٧. وانظر: الإدريسي، نزهة المشتاق، ج١/١٨١؛ القلقشندي، صبح الأعشى، ج٥/٦٨.
 - (٦) ابن الوردي، خريدة العجائب، ص ٧٧.
 - (٧) السخاوي، التبر السمبوك، و ١٩.

ومن ضمن هذه السلع الأخرى، الأخشاب المتنوعة التي كانت تصدر من الموانئ الهندية، ومنها ميناء كله^(١) إلى ميناء عدن^(٢). ومنها أخشاب الأبنوس^(٣)، وخشب النارجيل والساج^(٤). والخيزران، وهي من صادرات الصين والهند والجزر البحرية^(٥). وكانت تستخدم في صناعة السفن^(٦)، والحبال^(٧)، والأثاث والتحف. وأشارت المصادر إلى العديد من السلع الواردة إلى ميناء عدن، لتصدر من خلاله عبر موانئ البحر الأحمر، منها السروج المصنوعة من الجلد^(٨). والسيوف الهندية^(٩)، والعاج، وهو من سلع الهند وشرق أفريقيا، واستخدم في دولة المماليك لترصيع وتطعيم التحف والمنابر، والقصور^(١٠). والفخار الصيني^(١١)، وكان يصدر من الصين إلى الهند واليمن^(١٢).

-
- (١) Yusuf, op, cit, , p 136.
 - (٢) ابن الوردي، خريدة العجائب، ص ٧٧؛ الإدريسي، نزهة المشتاق، ج١/٥٤.
 - (٣) الأبنوس: شجر له خشب أسود، وقيل أنه الساسم. ياسين: محمد حسن، معجم النبات والزراعة، (٢ج)، دار مكتبة الهلال، بيروت، ط٢، ٢٠٠٠م، ج١/٣٨٩.
 - (٤) الساج: شجر كبير يذهب طولاً وعرضاً، له رائحة طيبة تشبه رائحة ورق الجوز، خشبه أسود ورزق لا يتغير. ياسين، معجم النبات، ج١/١٥٨.
 - (٥) ابن الوردي، خريدة العجائب، ص ٧٧؛ الإدريسي، نزهة المشتاق، ج١/٥٤، ١١٣٧؛ ابن خرداذبه، المسالك، ص ٧٠-٧١؛ ابن سعيد، بسط الأرض، ص ٥٣؛ السيرافي، رحلة السيرافي، ص ٨٩؛ سونيا، في طلب التوابل، ص ٥٤.
 - (٦) ابن جبير، الرحلة، ص ٤٧؛ الحميري، الروض المعطار، ص ٣١٣؛ المقرئزي، الخطط، ج١/٥٦٨؛ حوراني، العرب والملاحة، ص ٢٤٤-٢٤٧.
 - (٧) الحميري، الروض المعطار، ص ٣١٣.
 - (٨) الإدريسي، نزهة المشتاق، ج١/٥٤؛ ابن الوردي، خريدة العجائب، ص ٧٧؛ سونيا، في طلب التوابل، ص ٥٤.
 - (٩) ابن الوردي، خريدة العجائب، ص ٧٧.
 - (١٠) ماركوبولو، رحلات، ج٣/٨٢؛ ابن الوردي، خريدة العجائب، ص ٧٧؛ سونيا، في طلب التوابل، ص ٥٤؛ فهمي، طرق التجارة، ص ٢٤١.
 - (١١) الخزرجي، العقود اللؤلؤية، ج١/٢٩٠؛ ابن بطوطة، الرحلة، ص ٦٢٩. وقد أشار ابن بطوطة إلى طريقة صنع الفخار الصيني، انظر ابن بطوطة، الرحلة، ص ٦٢٩.
 - (١٢) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٦٣٥.

واشتملت السلع أيضاً على جلود الحيوانات، كجلود النمر والثيران^(١). وعلى الحيوانات الحية، كالفيلة. والطيور بأنواعها، كالبيغاء^(٢). وكانت هذه الحيوانات والطيور، لغرابتها، وعدم وجود أنواع منها، في دولة الممالك، وبشكل خاص الفيلة والزرافات والأسود، تقدّم على شكل هدايا للسلطين^(٣). إلى جانب العبيد والجواري والممسك والعنبر والحرير والتحف وغيرها^(٤).

ومن خلال موانئ البحر الأحمر، صدرت سلع الحبشة، وشرق أفريقيا، وأهمها الذهب والفضة والنحاس والرصاص والحديد وحجر المغناطيس والزمرد^(٥). والعاج والأخشاب، وجلود الحيوانات، والذبل (عظم ظهر السلحفاة)^(٦).

وإذا جاز اعتبار الرقيق والجواري من ضمن السلع، فقد كانت الحبشة مصدر الرقيق الأسود إلى جانب الجواري المشتراة من الهند والحبشة^(٧). ويصف الإدريسي طريقة حصول التجار على رقيق الحبشة بقوله: (ويسرق بعضهم أبناء بعض، ويبيعونهم من التجار، فيخرجونهم إلى أرض مصر في البر والبحر)^(٨). كما أشار لذلك القلقشندي، وبين طريقة خصي هؤلاء العبيد، وأن الهدف منها زيادة الثمن^(٩).

- (١) الإدريسي، نزهة المشتاق، ج١/٦٠-٦١. ماركوبولو، رحلات، ج٣/٧٢.
- (٢) ابن خرداذبه، المسالك، ص ٧٠؛ شيخ الربوة، نخبة الدهر، ص ١٦١؛ طافور، رحلة طافور، ص ٧٨.
- (٣) البكري، المسالك، ج١/٣٢١؛ الخزرجي، العقود اللؤلؤية، ج٢/٢٤٤؛ ابن اياس، بدائع الزهور، ج٣/٩٩.
- (٤) المقرئزي، السلوك، ج٥/٣٩٦-٣٩٧.
- (٥) ابن اياس، نزهة الأمم، ص ١٩٣؛ المقرئزي، الخطط، ج١/٥٤٧.
- (٦) K.N. Chaudhuri. Trade and Civilisation in the Indian Ocean, an Economic History from the Rise of Islam to 1750, Cambridge University Press, 1985, p 56-58; Perry, Martin Early Towns and Trade in East Africa., in cargoes of the East, ELMTREE Books, London, 1978, p 12.
- (٧) الحيمري، الروض المعطار، ص ٢٤٤، ٢٨٤-٢٨٥؛ الخزرجي، العقود اللؤلؤية، ج١/٢٩٠؛ سونيا، في طلب التوابل، ص ٥٤؛ Subhi, Egyptian, p 69.
- (٨) الإدريسي، نزهة المشتاق، ج١/٤٦.
- (٩) القلقشندي، صبح الأعشى، ج٥/٣١٣. وللمزيد عن اختيار الإمام والعبيد، انظر: العيتابي: محمود بن أحمد، (ت٩٠٣هـ-١٤٩٢م) القول السديد في اختيار الإمام والعبيد، دراسة وتحقيق محمد صالحية، مؤسسة الرسالة، بيروت، ١٩٩٦م، ص ٤١-١١٧.

وتجدر الإشارة إلى أن سلاطين دولة المماليك، أكثروا من شراء المماليك البيض، ودفعوا للتجار أرباحاً طائلة تشجيعاً لهم على احضارهم. فكان السلطان الناصر محمد بن قلاوون يدفع للتاجر في المملوك الواحد مائة ألف درهم وما دونها، في حين أن ثمنه على التاجر لا يتجاوز أربعين ألف درهم^(١). وبلغ ما اشتراه السلطان الناصر محمد من المماليك، المئات^(٢). وقد سار سلاطين دولة المماليك، على هذا النهج، لأن الجيش كان من المماليك الذي يشترونهم أطفالاً، ومن ثم يربونهم في أطباق خاصة على الفروسية والقتال حتى يصبحوا جنوداً أشداء.

وقبل أن ننهي دراسة السلع ومصادرها، تجدر الإشارة إلى أن دور موانئ البحر الأحمر، لم يقتصر على استقبال السلع من الهند والصين وبلاد فارس وشرق أفريقيا، والعمل على إعادة تصديرها إلى موانئ البحر المتوسط. لتصل إلى الغرب الأوروبي. بل شهدت أيضاً حركة لتصدير السلع بين مختلف المناطق على جانبي البحر الأحمر، وتبادلت السلع فيما بينها، فشكّلت بذلك حلقة وصل بين الشرق والغرب من جهة، وبين المناطق الداخلية المطلة على سواحل البحر الأحمر.

فمن خلالها صُدرت سلع مصر، كالزمرّد الذي كان يتم تجهيزه إلى مختلف البلاد^(٣). والمنسوجات القطنية والكتانية^(٤). ومادة حجر الشب^(٥). الذي يعدّ عنصراً رئيساً في الصباغة^(٦).

(١) أبو المحاسن، النجوم الزاهرة، ج٩/١٢٧-١٢٨.

(٢) الدواداري، الدر الفاخر، ج٩/٣٠٣.

(٣) الإدريسي، نزهة المشتاق، ج١/٤٠؛ ابن فضل الله، مسالك الأبصار، ص٧٨؛ المقرئزي، الخطط، ج١/٩٣؛ القلقشندي، صبح الأعشى، ج٢/١١٥.

(٤) ابن فضل الله، مسالك الأبصار، ص٨٤.

(٥) الشب: حجر معروف يحتاج إليه في أشياء كثيرة، أهمها الصباغة، وهو مما ينتج من صحراء صعيد مصر، ابن ممتي، قوانين الدواوين، ص٣٢٨.

(٦) المقرئزي، الخطط، ج١/٩٢؛ فهمي، طرق التجارة، ص٢٣٦.

ودهن البلسان، الذي عظم منفعته خلال العصور الوسطى، لاعتباره من ضمن العقاقير الطبية^(١).

وكانت الخيول العربية من ضمن الصادرات الرئيسة من بلاد الشام والجزيرة العربية، عبر موانئ البحر الأحمر إلى الهند^(٢). ومن الجبال الواقعة بالقرب من ينبع كان يتم الحصول على حجر المسن الذي صُنر إلى الشرق والغرب^(٣).

واستوردت اليمن من مصر عبر موانئ البحر الأحمر الحنطة والدقيق، والسكر والأرز والصابون، والزيتون والعسل. وكانت هذه السلع الاستهلاكية معفاة من الضرائب^(٤).

واشتهرت اليمن بتصدير مواد الأصباغ، ومنها الفوة، وهو نبات طبيعي يستخدم لصبغ الملابس، وينمو نباته في جنوب الجزيرة العربية^(٥). وإلى جانب الفوة، صُنرت اليمن، الصمغ العربي، وصمغ اللك المأخوذ من الأشجار وكان يصُنر إلى مصر على شكل عيدان، كما صُنر إلى بلدان أخرى^(٦).

وخلاصة ما يقال أن موانئ البحر الأحمر، شهدت في عصر دولة المماليك، حركة دائبة في حركة الصادر والوارد، سواء كان ذلك على مستوى التجارة الخارجية أو الداخلية. وإلى

(١) المقرئزي، الخطط، ج١/٩٢؛ فهمي، طرق التجارة، ص ٢٠٦؛ هايد، تاريخ التجارة، ج٤/٧٣-٧٥. دهن البلسان: البلسم المستخرج من شجرة البلسان، التي تكثر زراعته بالقرب من القاهرة. ياقوت، معجم البلدان، ج٤/١٧٩؛ فهمي، طرق التجارة الدولية، ص ٢٠٦. وطلبة ملوك النصارى بكثرة، حيث كانوا يضيفون جزء منه إلى ماء التعميد، المقرئزي، الخطط، ج١/٩٢.

(٢) الخزرجي، العقود اللؤلؤية، ج٢/٩٠؛ ماركوبولو، رحلات، ج٣/٩١؛ هايد، تاريخ التجارة، ج٢/٣٧٧؛ سونيا، في طلب التوابل، ص ١٤٥؛ H.M.S.O. op, cit, p 55.

(٣) أبو الفداء، تقويم البلدان، ص ٨٩؛ الإدريسي، نزهة المشتاق، ج١/٣٥٠.

(٤) ابن المجاور، تاريخ السمبصر، ص ١٤٢.

(٥) فارتيما، رحلات، ص ٨١.

(٦) البكري، المسالك، ج١/٣٦١، ٣٦٢.

جانب السلع تبادلت هذه الموانئ فيما بينها نقل المسافرين والحجاج، وخدمت حركة النقل البحري فيما بينها، ومع موانئ الدول الأخرى وبشكل خاص شرق إفريقيا وآسيا.

خامساً: تجارة الكارم:

على الرغم من تناول عدد من الباحثين^(١)، تجارة الكارم والكارمية، إلا أن مجال البحث في سبب تسمية "الكارم" بهذا الاسم، ما زال مفتوحاً.

وقد أشار البعض^(٢)، خلال مناقشتهم للتسمية إلى رواية القلقشندي، كأحد التفسيرات المطروحة للدلالة على أصل تسمية الكارم. وتشير الرواية إلى: "أن هذا الاسم لا معنى له، ويقال أن أصله الكانمي نسبة إلى الكانم"^(٣). وإن طائفة منهم كانوا

(١) القوصي، أضواء جديدة على تجارة الكارم، ص ١٧-٣٣؛ لبيب، التجار الكارمية، ص ٥-٥٣؛ بصيلي: الشاطر، الكارمية، المجلة التاريخية المصرية، ع ١٣، ١٩٦٧، ص ٢٦٧؛ الأشقر، تجارة التوابل، هذا الكتاب في الأصل رسالة دكتوراه بعنوان "تجارة الكارم والكارمية في مصر زمن سلاطين المماليك". كذلك أشار للكارمية، عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص ٢٦٩-٢٧٣؛ سالم، البحر الأحمر، ص ٣٠-٣٨؛ فهمي، طرق التجارة، ص ١٤٢-١٤٣، ص ٢٩٣، ص ٣٠١-٣٠٥؛ اليوزكي، تاريخ التجارة، ص ٥٤-٥٥؛ صالح، تجارة البحر الأحمر، ص ١٧٥-١٧٩؛ ومن الباحثين الأجانب، جوايتين، دراسات في التاريخ الإسلامي، الفصل الثاني عشر، ص ٢٧٩-٢٩٠؛ وأشار لهم فشل في مقالة/ تجارة البهارات،

Fischel, op, cit, pp 157-174; Ashtor, E., the Karimi merchants, in: Studies on the Levantine Trade in the Middle Ages, Variorum Reprints, London, 1978, p.45; Goiteins, New Lights on the Beginning of the Karimi Merchants, Journal of the Economic and social History of the Orient, vol, 1958, pp 175-184; Subhi, Labib., Karimi, in: Encyclopedia of Islam, vol, IV, p 640.

(٢) القوصي، أضواء جديدة على تجارة الكارم، ص ٢٥؛ لبيب، التجار الكارمية، ص ٦؛ عثمان، المحيط الهندي، هامش ص ٢٦٩؛ الأشقر، تجارة التوابل، ص ٢٣؛ Subhi, Karimi, p 640.

(٣) الكانم: من بلاد البربر، بأقصى المغرب في بلاد السودان، وقيل كانم صنف من السودان. ياقوت، معجم البلدان، ج٤/٤٣٢. وبلاد كانم هي نيجيريا الحالية. انظر موقع كانم وبورنو وكانو في خريطة الطرق التجارية، التي أوردها: دافس: بازل، إفريقيا تحت أضواء جديدة، ترجمة جمال م أحمد، دار الثقافة، بيروت، (دت)، ص ٤٧٠.

مقيمين في مصر شأنهم المتجر في البهار، من الفلفل والقرنفل ونحوهما، مما يجلب من الهند واليمن، فعرف ذلك بهم^(١).

وقد قبلت هذه الرواية لدى البعض، فقد سلم بها فهمي، إذ يقول: "وعرف تجار تلك الجهات باسم الكارم أو الكارمية، نسبة إلى مملكة "كانم"^(٢). ويقرر سالم، أصل اشتقاق اسم الكارم بقوله: "اشتق اسم الكارم من الكانم وهي منطقة من السودان الغربي...."^(٣).

وناقش عدد من هؤلاء الباحثين، عدة تفسيرات، لأصل إطلاق هذه التسمية (الكارم). دار أغلبها حول نسبة هذا الاسم، إلى الكانم، أو إلى مصطلحات هندية مثل: كواراراما (Kuararima)، وهي لفظة أمهرية من لغات الهند، وتعني الحبهان، وكاريام (Karyam)، وتعني الأعمال أو الأشغال^(٤). وذهب ويرنر (Werner) إلى أن التسمية (كاريم) ربما جاءت من قافلة السفن السنوية^(٥).

ونؤيد ما ذهب إليه القوصي من أن التفسير الذي أورده بصيلي هو الأكثر قبولاً من غيره، إذ يعتمد هذا التفسير على تقسيم لفظة كارم إلى مقطعين، المقطع الأول "كار" ومعناها الحرفة أو العمل. وهي ما تزال مستخدمة في اللهجة العامية. والأمثال الشعبية حتى يومنا هذا، بنفس المعنى. والمقطع الثاني هو "يم" بمعنى البحر أو المحيط. وقد وردت لفظة "اليم" في القرآن

(١) القلقشندي، صبح الأعشى، ج٤/٣٣، هامش؛ الأشقر، تجارة التوابل، ص ٢٣، ليبب، التجار الكارمية، ص ٦. Subhi, Karimi, p 640.

(٢) فهمي، طرق التجارة الدولية، ص ١٤٢.

(٣) سالم، البحر الأحمر، ص ٣٠.

(٤) انظر: ليبب، التجار الكارمية، ص ٦-٧؛ القوصي، أضواء جديدة على تجارة الكارم، ص ٢٤-٢٦؛ عثمان، تجارة

المحيط الهندي، هامش ص ٢٦٩-٢٧٠؛ سالم، البحر الأحمر، ص ٣٠-٣١؛ الأشقر، تجارة التوابل، ص ٢١-٣١؛

جوايتين، دراسات في التاريخ الإسلامي، ص ٢٨٩. Subhi, Karimi, p 640-641.

(٥) Werner, op, cit, p 169.

الكريم، قال تعالى: ﴿فَاذْكُرْنِي فِي الْيَمِّ﴾^(١). كما أطلق على البحر الأحمر في العهد القديم اسم "يم

سوف" بمعنى بحر سوف^(٢). ومن هنا جاءت تسمية من يعمل في البحر باسم كاريم أو كارم^(٣).

ومن المعروف أن هذه الفئة من التجار كانت موجودة في مصر، واعتبرت قوص أفضل

محطة تجارية لهم^(٤). لارتباطها بمينائي عيذاب والقصور، اللذين ازدهرا في عصر دولة

المماليك الأولى، ولصلاحيه نهر النيل للملاحة النهرية بين قوص والقاهرة. فربما يكون منطقياً،

أن تسمية الكارم بهذا الاسم. جاءت من المنطقة التي وجدوا فيها.

فهل كان كريم اسم أو لقب لأول تاجر منهم، وانسحب اسمه على هذه الفئة، فسموا-

بالكارمية، أم أن أول عائلة اشغلت بهذه التجارة، كان جدّها يدعى كريم، فنسبوا إليه. أم أنهم

اشتهروا بالكرم، نتيجة لثروتهم الطائلة، وحولت الصفة إلى اسم دال عليهم، أم انسحب عليهم

المثل الشعبي: (إننا بانتظار الكريم). الذي يقال، عندما يتسائل البعض عن قدوم التجار^(٥). لا

نستطيع الجزم في سبب التسمية، وربما سيكشف العثور على وثيقة من وثائق الجنيزا المفقودة

ودراستها، بعض جوانب هذا الغموض الذي يكتنف سبب تسمية الكارم. ومهما كان أصل كلمة

"كارم" وسبب إطلاقها على فئة التجار هذه. فإن تجارة الكارم تنسب إلى "الكارمية" وهم فئة من

كبار التجار اشتغلوا بتجارة الهند والشرق الأقصى وشرق أفريقيا، واشتملت تجارتهم على

(١) القرآن الكريم، سورة طه، الآية (٣٩).

(٢) مجموعة كتاب ومحررين، دائرة المعارف الكتابية، م ٧٥/٢.

(٣) القوصي، أضواء جديدة على تجارة الكارم، ص ٢٥-٢٦.

(٤) Carol, op, cit, p 108.

(٥) عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص ٢٧٠.

التوابل والبهارات والسلع الأخرى^(١). وقد وصف هؤلاء بأنهم تجار الجملة، وأصحاب الصفقات التجارية الضخمة^(٢).

أما نشأة طائفة تجار الكارم، فيرى القوصي الذي يعتمد على بصيلي، في النشأة. أن هذه الطائفة نشأت في المحيط الهندي، أو على الشاطئ الغربي للهند، وأنها وجدت هناك في بداية الأمر على صورة ما، ثم تطورت مع الزمن، وصار هذا الاسم هو ما تعرف به هذه الجماعة، وتوارثه من جاء بعدهم، أو من تحولت إليه السيطرة التجارية في أسواق الهند وغيرها^(٣).

وهنا نؤيد الأشقر فيما أشار إليه^(٤). من عدم اتفاقه مع القوصي وبصيلي، في توارث اسم الكارمية لمن تحولت إليه السيطرة التجارية في الهند، فلو كان كذلك لأطلق على البرتغاليين، "الكارمية" لأنهم سيطروا على تجارة الشرق واحتكروها بعد أن تمكنوا من الدوران حول أفريقيا في أواخر القرن التاسع الهجري/ الخامس عشر الميلادي.

وعن بدايات الكارم، فمن الثابت وجود إشارات في المصادر، تبين أن نشاط التجار الكارمية، كان موجوداً منذ العصر الفاطمي (٣٥٨-٥٦٧هـ/ ٩٦٨-١١٧١م). فقد أشار الدواداري إلى أن انقطاع الكارم كان من أسباب الغلاء الذي حدث سنة ٤٥٦هـ/ ١٠٦٢م^(٥).

(١) القوصي، أضواء جديدة على تجارة الكارم، ص ١٧؛ ليبب، التجار الكارمية، ص ٦؛ ربيع وثائق الجنيزا، ص ١٣٦-١٣٧؛ غوانمة، العلاقة التجارية، هامش ص ٧٩؛ جوايتين، دراسات في التاريخ الإسلامي، ص ٢٧٩.

(٢) ليبب، سياسة مصر التجارية، ص ١٣٧؛ آشور: الياهو، التاريخ الاقتصادي والاجتماعي للشرق الأوسط في العصور الوسطى، ترجمة عبد الهادي عيلة، دار فتيية، دمشق، ١٩٨٥، ص ٣٩٤.

(٣) القوصي، أضواء جديدة على تجارة الكارم، ص ١٧.

(٤) الأشقر، تجارة التوابل، ص ٣٢.

(٥) الدواداري: أبو بكر عبد الله بن أبيك، الدرة المضيئة في اخبار الدولة الفاطمية، وهو الجزء السادس من كتاب كنز الدرر وجامع الغرر، تحقيق صلاح الدين المنجد، القاهرة، (د)، ١٩٦١، ص ٣٨٠؛ ربيع وثائق الجنيزا، ص ١٣٦.

وفي ذلك إشارة واضحة إلى نشاط الكارم قبل هذا التاريخ، ولكن تحديد الفترة التي ظهرُوا فيها خلال العصر الفاطمي قضية لم تحسم بعد.

كما أشار القلقشندي، إلى الاسطول الفاطمي المتمركز في عيذاب، والذي كان يتلقى الكارم فيما بين عيذاب وسواكن، خوفاً على مراكبهم من قوم كانوا بجزائر بحر القلزم^(١). وأشار إلى فندقهم بالفسطاط^(٢). يضاف إلى ذلك، ما جاء في وثائق الجنيزا التي ترجع إلى العصر الفاطمي، من إشارات صريحة إلى الكارم^(٣).

يتضح من الأدلة السابقة، وجود نشاط تجاري لتجار الكارم خلال العصر الفاطمي، وقد امتد هذا النشاط ليشمل العصرين الأيوبي والمملوكي، وليزدهر خلالهما، نتيجة لما قام به أولاً، سلاطين الدولة الأيوبية، ويأتي على رأسهم صلاح الدين الأيوبي، الذي بذل جهوداً كبيرة في حماية البحر الأحمر، وإغلاقه في وجه الأجانب من التجار وغيرهم^(٤). وجعل من البحر الأحمر بحيرة إسلامية بعد أن حرر أيلة (العقبة) من الفرنج، وحول تجارة الشرق الأقصى إلى موانئ مصر الجنوبية، كي يضمن مورداً اقتصادياً يرفد حركة نضاله وجهاده ضد الفرنج^(٥). وبلغ من انتشار الأمن، أن كانت أحمال الفلفل تبقى ملقاة على الطريق أياماً، حتى يأتي صاحبها ويأخذها^(٦).

(١) القلقشندي، صبح الأعشى، جـ ٣/٥٣٧.

(٢) المصدر السابق، جـ ٣/٥٣٧.

(٣) جوايتين، دراسات في التاريخ الإسلامي، بداية تجار الكارم، ص ٢٧٩-٢٩٠؛ القوصي، أضواء جديدة على تجارة الكارم، ص ١٧.

(٤) ابن واصل، مفرج الكروب، جـ ٢/١٢٧؛ المقرئ، الخطط، جـ ١/٥٢١؛ ليبب، التجار الكارمية، ص ٧-٩؛ Fischel, op, cit, p 160.

(٥) غوانمة، إمارة الكرك، ص ١٠١-١٠٢.

(٦) ابن جبير، الرحلة، ص ٤٤.

وثانياً سلاطين دولة المماليك، الذين استمروا على نهج أسلافهم الأيوبيين في حماية البحر الأحمر والطرق التجارية المؤدية إلى موانئه^(١). إضافة إلى إيلائهم تجارة الكارم عناية خاصة. تمثلت هذه العناية والرعاية بإقامة المنشآت التي تقدم خدماتها، وتعيين موظفين، يتابعون شؤون تجار الكارم، منهم مستوفي البهار والكارمي "ووظيفة نظر البهار والكارمي"^(٢) وغيرهم، لتنظيم شؤون تجارة الكارم.

وكان لتجار الكارم محطاتهم التجارية الممتدة من الاسكندرية إلى الفسطاط، حيث فندقهم، وقوص، التي دعيت بأنها ميناء تجار عدن، وصولاً إلى عيذاب، وجدة وزبيد، وعدن^(٣)، حيث تصل السلع الشرقية^(٤)، ويقومون هم ووكلاؤهم بإعادة تصديرها من عدن إلى القاهرة^(٥)، أو دمشق، حيث كانت محطة تجار الكارم الدمشقيين والشامييين^(٦). وهكذا شكّلت محطاتهم التجارية حلقات وصل لنقل السلع الشرقية بمختلف أنواعها.

وإلى جانب الدور التجاري والاقتصادي الذي لعبه تجار الكارم، كان لهم دور هام في علاقات دولة المماليك مع الدول الأخرى، وبشكل خاص اليمن. فقد مثّلوا دور السفراء بين الدولتين، عندما كانت تسوء العلاقات بينهما. فحاولوا دون إرسال حملة مملوكية إلى اليمن سنة ٧٠٧هـ/١٣٠٧م، بتوسطهم لدى سلطان اليمن الملك المؤيد هزبر الدين داود^(٧). ولا شك أن

(١) انظر الفصل الثاني، الأهمية الاستراتيجية والعسكرية.

(٢) القلقشندي، صبح الأعشى، جـ ٤/٣٣؛ Fischel, op, cit, p 167.

(٣) القلقشندي، صبح الأعشى، جـ ٣/٤٥٥، ٥٣٦-٥٣٧؛ ليب، التجار الكارمية، ص ١٩؛ Fischel, op, cit, p 162-163

(٤) انظر ما سبق عن أنواع السلع الشرقية.

(٥) جويتين، دراسات في التاريخ الإسلامي، ص ٢٨٨؛ Fischel, op, cit, p 161

(٦) ابن الفرات، تاريخ ابن الفرات، م ٨/١٨٦، ليب، التجار الكارمية، ص ٢١.

(٧) العسني، عقد الجمان، جـ ٤/٤٦٣، النويري، نهاية الأرب، جـ ٣٢/١٣٠؛ الخرجي، العقود اللؤلؤية، جـ ١/٣٠٧.

تأزم العلاقات بين الدولتين، ليس في صالح تجار الكارم، خصوصاً وأن عدن كانت أهم محطاتهم التجارية.

وحظي تجار الكارم بمكانة عالية لدى السلاطين، فكانوا يוכלون إليهم الوظائف الجليلة. ونستدل على ذلك من المكانة التي حظي بها القاضي محي الدين يحيى بن القاضي سراج الدين عبد اللطيف التكريتي الكارمي، الذي وصل إلى اليمن سنة ٧٢٠هـ/١٣٢٠م، قادماً من مصر بطريق مكة، حيث اجتمع بالملك المؤيد هزبر الدين داود، وتقدم عنده تقدماً كبيراً، وأحله محل السوزارة، وفوض إليه الوكالة، وصرقه في عدن تصرفاً عاماً تاماً مطلقاً، وأعطاه من ماله على حكم المتجر، مائة ألف دينار^(١).

كما حظي أبو الحسن علي بن أبي بكر بن سعادة الفارقي التاجر الكارمي الملقب نور الدين لدى سلاطين اليمن، وترقي في الخدم السلطاني، حتى أصبح مشدداً للدواوين، وكان قد قدم إلى اليمن قبل سنة ٧٤٧هـ/١٣٤٦م^(٢).

وأوكل سلاطين دولة المماليك، وظيفة رئيس تجار الكلام، للتجار الكارمية، وممن تولاهما، أبو بكر بن علي القاضي بن محمد بن علي الخروبي^(٣). ومحمد بن محمد بن سلام ناصر الدين السكندري^(٤). وتولى البعض القضاء، مثل أحمد بن إبراهيم بن عمر بن علي بن البرهان ابن المحلي، الذي تولى قضاء الإسكندرية^(٥).

(١) اليماني، بهجة الزمن، ص ١٣٢.

(٢) أبو مخرمة، تاريخ ثغر عدن، ج ٢/١٣٧.

(٣) ابن حجر، الدرر الكامنة، ج ١/٤٨١-٤٨٢.

(٤) السخاوي، الضوء اللامع، ج ٩/٨٣.

(٥) ابن حجر، إنباء الغمر، ج ٥/١٥٩-١٦٠.

أما ثروة تجارة الكارم، فقد وصفت بأنها ضخمة^(١)، ففي القاهرة كان مائتا تاجر من مستوى عال، يمتلك كل واحد منهم، أكثر من مليوني قطعة ذهبية^(٢). وذكر ابن حجر في ترجمته للتاجر الكارمي محمد بن مسلم بن حسين البالسي المصري، أنه كان اعجوبة عصره في كثرة ماله حتى كان يقال: "لا يعلم قدر ماله"^(٣). ويذكر ابن بطوطة، أن التاجر الكارمي في مصر، يعادل أضخم تجار الصين مالا^(٤).

وقد شكل ثراء تجار الكارم، مصدراً مالياً هاماً، حيث كان سلاطين دولة المماليك يلجأون إليهم للاقتراض منهم، عندما تواجههم أزمة مالية، وفي أي حالة أخرى، فقد أمر السلطان قلاوون تجار الكارم، بتقديم قرض للتجار الشاميين ليتمكنوا من دفع الغرامة المالية المفروضة عليهم^(٥). وفي سنة ٧٩٦هـ/١٣٩٣م، قدّم تاجر الكارمية برهان الدين إبراهيم المحلي، وشهاب الدين أحمد بن محمد بن مسلم، ونور الدين علي الخروبي، قرضاً للسلطان الظاهر برقوق، بلغ ألف ألف درهم^(٦). وقدّم الكارمية، قروضاً لبعض ملوك اليمن، منهم الملك المجاهد علي بن المؤيد، وملك التكرور منسا موسى، وذلك سنة ٧٢٤هـ/١٣٢٣م^(٧).

(١) Anthony, op, cit, p 13.

(٢) Subhi, Egyptian, p 77.

(٣) ابن حجر، إنباء الغمر، ج١/١٤٦-١٤٧.

(٤) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٦٣٠.

(٥) المقريزي، السلوك، ج٢/٢٠٣؛ Fischel, op, cit, p 170.

(٦) ابن حجر، إنباء الغمر، ج١/٤٧٠؛ الصيرفي، نزهة النفوس، ج١/٣٨٦؛ Fischel, op, cit, p 171.

(٧) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٧٠١؛ ابن حجر، الدرر الكامنة، ج٣/١٨-١٩؛ لبيب، التجار الكارمية،

ص ٢٧؛ Fischel, op, cit, p 170-171.

وفي حالات أخرى، وعند عدم توفر الأموال، كانت الدولة تأخذ السلع من تجار الكارم على سبيل القرض، وتقوم بطرحها بأضعاف سعرها لتحصل على المال اللازم، مثلما حدث سنة ٧٣٧هـ/١٣٣٦م^(١).

وإلى جانب هذا الدور الاقتصادي والمالي، كان للكارمية دور حضاري بارز، فقد أسهموا في بناء المؤسسات الحضارية، كالمدارس مثلاً. فقد كانت المدرسة العتيقة الموجودة بمصر، ملكاً للتاجر الكارمي برهان الدين إبراهيم المحلي، و هو من أعيان التجار الكارمية^(٢). وكان للبعض منهم أوقافاً خصصت لعباري السبيل وطلبة العلم^(٣). وأوصى محمد بن مسلم البالسي المصري أحد كبار تجار الكارم، ببناء مدرسة بسنة عشر ألف دينار، فعمرت بمصر^(٤). وعمل البعض في تدريس العلوم الدينية والأدبية^(٥).

استمرت الكارمية في العطاء الاقتصادي والحضاري منذ ظهورها، وحتى احتكار السلطان برسباي لتجارة الشرق، في الثلث الأول من القرن التاسع الهجري/ الخامس عشر الميلادي. وفي إشارة إلى توقف نشاط تجار الكارم، يقول الصيرفي: (وفي سنة ٨٣٩هـ/ ١٤٣٥ م، كان تجار الكارم لا ينهض أحد منهم ببيع ولا يشتري من الفلفل، وأن هذا الصنف صار مخصوصاً بالسلطان لا يبيعه، ولا يشتريه إلا هو بالخصوص)^(٦). وبذلك ضعفت تجارة الكارم، وأصبح تجار الكارم مندوبين لدى السلطان، يعملون لحسابه، بعد أن كانت تلك التجارة العامود الفقري الذي ترتكز عليه ميزانية دولة المماليك.

(١) اليوسفي، نزهة الناظر، ص ٣٥٧.

(٢) ابن إياس، بدائع الزهور، ق ٢ جـ ١٥٣.

(٣) ابن حجر، الدرر الكامنة، جـ ٢/٤٩٣-٤٩٤، ترجمة عبد العزيز بن منصور الكريمي.

(٤) ابن حجر، إنباء الغمر، جـ ١/١٤٦-١٤٧.

(٥) ابن حجر، الدرر الكامنة، جـ ٥/٢٠، محمد بن محمود أبو الفتح ابن الكويك؛ أيضاً ابن حجر الدرر الكامنة، جـ ٣/٢٠-٢١،

عبد اللطيف بن رشيد بن محمد التكريتي.

(٦) الصيرفي، نزهة النفوس، جـ ٣/٣٣٧.

وكان من ضمن توجهنا في دراسة تجارة الكارم، أن نقدم ترجمة لأشهر تجار تلك الطائفة. ولكن الذي أثنانا عن ذلك، وجود ترجمة لمعظم تجار الكارم، في دراسة عبد الغني الأشقر "تجارة الكارم والكارمية في مصر زمن سلاطين المماليك"، وهي منشورة بعنوان "تجارة التوابل في مصر في العصر المملوكي". وقد تناول الأشقر ترجمة لمائتين وواحد من تجار الكارم^(١).

لذلك نرى بأنه لا فائدة من تكرار نفس القائمة، وسنكتفي بذكر أشهر تجار الكارم، من حيث: الثروة المالية، والمكانة الاجتماعية، وممن تولى مناصب هامة في دولة المماليك، أو اليمن، وكذلك من حيث مكان الإقامة، ومن كان لهم بصمات واضحة في المسيرة الحضارية والاقتصادية لدولة المماليك. علماً أن هذه القائمة مرتبة حسب سني الوفاة.

١. إبراهيم بن أبي بكر بن إبراهيم بن عبد العزيز بن عمر الجزري الدمشقي، الملقب مجد الدين. أكثر الترحال في التجارة إلى الهند واليمن. دخل أكثر من سبعين مدينة، ثم استوطن دمشق، وكان عدلاً، توفي سنة ٦٩٣هـ/١٢٩٣م^(٢).

٢. عبد العزيز بن منصور عز الدين الكريمي، أحد التجار المشهورين بكثرة المال، وقد ضرب به المثل لكثرة ماله، حيث عجز عن حصره، وبلغ مكس ما أحضره في سنة واحدة، أربعين ألف دينار، وكان متسعاً في نفقاته، وله عدة أوقاف، توفي في الاسكندرية سنة ٧١٣هـ/١٣١٤م^(٣).

(١) الأشقر، تجارة التوابل، ص ٤٦٧-٥٣٩.

(٢) ابن الفرات، تاريخ ابن الفرات، م ١٨٦/٨.

(٣) ابن حجر، الدرر الكامنة، ج ٢-٤٩٣-٤٩٤.

٣. محمد بن محمد أبو الفتح أبو القاسم بن الكويك شمس الدين التكريتي. توفي سنة ٧١٤ هـ/١٣١٤م، عمل شاهداً ومدرساً للحديث، وناسخاً، ورئيساً لتجار الكارم، تنقل في تجارته بين الاسكندرية ودمشق واليمن والهند^(١).

٤. عبد اللطيف بن رشيد بن محمد بن سعيد سراج الدين الربيعي التكريتي الاسكندراني، توفي سنة ٧١٤ هـ/١٣١٤م. تولى وظيفة التدريس للأدب والشعر، ورئيس تجار الكارم، ومارس التجارة في الاسكندرية^(٢).

٥. عبد اللطيف بن أحمد بن محمود أبو الفتح بن القاسم ابن الكويك، سراج الدين التكريتي الاسكندراني، توفي في تمبكتو سنة ٧٣٤ هـ/١٣٣٣م، كان صاحب ثروة كبيرة، وقد أقرض ملك التكرور مبلغاً من المال. مارس التجارة في الاسكندرية ودمشق وتمبكتو^(٣).

٦. علي بن محمد بن أبي بكر بن مفرج، شمس الدين الأنصاري الاسكندراني الشامي، توفي باليمن سنة ٧٤٠ هـ/١٣٣٩م. تولى شهادة الكارم بعذاب، ومارس التجارة في مصر، وعذاب، واليمن^(٤).

٧. أبو الحسن علي بن أبي بكر بن سعادة الفارقي التاجر الكارمي الملقب نور الدين، توفي سنة ٧٤٧ هـ/١٣٤٦م، في اليمن. كان أحد الرجال المذكورين والمشهورين عالي الهممة حازماً لبيباً مهيباً، قدم اليمن من الديار المصرية، ترقى في الخدم السلطاني، حتى أصبح مشدداً للدواوين، وكان محبوباً للرعية مبغضاً من النواب والكتاب^(٥).

(١) المصدر السابق، جـ ٥/٢٠.

(٢) المصدر السابق، جـ ٣/٢٠-٢١.

(٣) المصدر السابق، جـ ٣/١٨-١٩، ابن بطوطة، الرحلة، ص ٧٠١م. تمبكتو، وهي مدينة تجارية هامة، تمر بها طرق التجارة البرية في قارة افريقيا، وتقع على نهر النيجر، مؤنس: حسين، اطلس التاريخ الإسلامي، ص ٣٨٧. وما زالت تعرف باسم تمبكتو، وتقع في دولة مالي حسب الخرائط الحديثة.

(٤) المصدر السابق، جـ ٣/١٧٣-١٧٤.

(٥) أبو مخزومة، تاريخ ثغر عدن، جـ ٢/١٣٧.

٨. محمد بن مسلم بن حسين بن مسلم بن عبد الله البالسي المصري ناصر الدين. أحد كبار التجار، أعجوبة عصره في كثرة ماله، حتى كان يقال: "لا يعلم قدر ماله" ويقال أنه خاصم بدر الدين الخروبي التاجر الكارمي، فقال له بن مسلم: "اشتري بمالك كله شكاير، وأحضرها أملاًها لك مالاً". أوصى بعمارة مدرسة بسنة عشر ألف دينار، فعمرت بمصر، توفي سنة ٧٧٤هـ/١٣٧٢م^(١).
٩. محمد بن محمد بن سلام، ناصر الدين السكندري المصري، ت سنة ٧٧٧هـ/١٣٧٥م، تولى وظيفة كبير تجار الكارم^(٢).
١٠. بيرهان الدين إبراهيم بن عمر بن علي المحلي، ت سنة ٧٧٧هـ/١٣٧٥م، كان من أعيان التجار، وفي سعة من المال، رئيساً موقراً وصاحب المدرسة العتيقة بمصر^(٣).
١١. أبو بكر بن علي القاضي بن محمد بن علي، زكي الدين، نور الدين الخروبي المصري، ت سنة ٧٨٧هـ/١٣٨٥م. تولى وظيفة رئيس تجار الكارم، كان واسع العطاء للفقهاء والشعراء، كبير الحشمة والعصبية والمروءة، خضع له أكابر التجار وأصبح عيناً من أعيانهم^(٤).
١٢. أحمد بن إبراهيم بن عمر بن علي بن البرهان المصري ابن المحلي، شهاب الدين، توفي سنة ٨٠٦هـ/١٤٠٢م، تولى وظيفة رئيس تجار الكارم، وقاضي الإسكندرية^(٥).
١٣. جابر بن عبد الله الحراشي، توفي سنة ٨١٣هـ/١٤١٠م، تردد في التجارة إلى مكة، وخدم الشريف حسن بن عجلان، وكان نظير الشاد له في أمور مكة وجدة، مارس

(١) ابن حجر، إنباء الغمر، ج١/١٤٦-١٤٧.

(٢) السخاوي، الضوء اللامع، ج٩/٨٣.

(٣) ابن أبياس، بدائع الزهور، ق ٢ ج١/١٥٣.

(٤) ابن حجر، الدرر الكامنة، ج١/٤٨١-٤٨٢.

(٥) ابن حجر، إنباء الغمر، ج٥/١٥٩-١٦٠.

التجارة في مصر ومكة واليمن، وبنى بجدة فرضة^(١).

١٤. خضر بن إبراهيم بن يحيى خير الدين بن برهان الدين الرومي، التاجر الكارمي، سكن

عدن عدة سنين، ثم إنتقل إلى مكة، ومنها إلى مصر. توفي سنة ٨٢٠هـ/١٤١٧م^(٢).

١٥. أحمد بن علي بن محمد، شهاب الدين الخواجا المصري المكي الكواز، عاش في القرن

التاسع الهجري/الخامس عشر الميلادي، تولى وظيفة شاه بندر التاجر بجدة^(٣)، مارس

التجارة في مصر ومكة والهند^(٤).

وهكذا يمكن القول، اعتماداً على تراجم هؤلاء التجار، اشتهار بعض العائلات بالعمل

بتجارة الكارم، كالخروبي، وابن كويك، والدمايني، وابن مسلم، والمحلي. إذ كررت المصادر

الإشارة إلى هذه العائلات. كما يستنتج من هذه القائمة المتواضعة ثراء تجار الكارم، وتوليهم

مناصب هامة في دولة المماليك، وفي اليمن. واتضح مدى ثقافة بعض هؤلاء، إذ عملوا

بالتدريس في العلوم الدينية والأدبية. وبدا واضحاً توليهم الوظائف المتعلقة بتجارة الكارم لخبرتهم

في ذلك، ومدى التقوى والورع الذي كانوا يتمسكون به، ومساهماتهم في مؤسسات الوقف. وكثرة

ترحالهم من الهند إلى مصر طلباً للتجارة والربح. ولا شك أنهم كانوا ينتمون إلى مناطق متعددة،

كدمشق، وعدن، ومكة. وبالس، وتكريت، ومصر.

(١) السخاوي، الضوء اللامع، ج٣/٥١.

(٢) أبو مخرمة، تاريخ نجر عدن، ج٢/٦٩.

(٣) شاه بندر: لقب يطلق في القاهرة على أمين التجار ورئيسهم، ونقيب التجار أيضاً. دوزي: رينهارت،

تكملة المعاجم العربية، (٩ج)، نقله إلى العربية محمد سليم النعيمي، وزارة الثقافة، بغداد، ١٩٧٨، ج٦/

٢٢٦.

(٤) السخاوي، الضوء اللامع، ج٢/٤٣.

تقسم موارد دولة الممالك المالية إلى قسمين هما: المال الخراجي^(٢)، والمال الهلالي^(٣). وقد عُرف المال الهلالي باسم المكوس منذ عصر الدولة الفاطمية، ولكن كان يعبر عنه بالدواوين بالهلالي^(٤). ومن أنواع المكوس؛ ما كان يؤخذ في الثغور البحرية والنهرية على المتاجر الواصلة من الخارج؛ وما كان مقرراً بالقاهرة والفسطاط، على مختلف المحاصيل والمصنوعات والأماكن، مثل مكس القوافل، ومكس البهار، ومكس فندق القطن، وغيرها^(٥).

وتعبيراً عن عدم شرعية المكوس، كتب الخليفة الأموي عمر بن عبد العزيز: "ضعوا عن الناس هذه المكوس، فليس بالمكس ولكنه النجس"^(٦). وعبر المقرئزي ساخطاً على إحداثها زيادتها، بقوله: "أما الهلالي فهو عدة أبواب، كلها

(١) المكوس: جمع مكس، والمكس: دراهم كانت تؤخذ من بائع السلع في الأسواق بالجاهلية. والماكس العشار، ويقال العشار: صاحب المكس. ابن منظور، لسان العرب، ج ٦/ ٢٢٠؛ الفيروز آبادي، القاموس المحيط، ص ٧٤٢. والمكوس في مصطلح مؤرخي العصور الوسطى: كل ما تحصل من الأموال لديوان السلطان، أو لأصحاب الاقطاعات، أو لموظفي الدولة، خارجاً عن الخراج الشرعي. المقرئزي، الذهب المسبوك، ص ١٠٩ هامش (٧).

(٢) المال الخراجي: المال الذي يؤخذ مسانهة من الأراضي التي تزرع حبوباً ونخلاً وعنباً وفاكهة. المقرئزي، الخطط، ج ١/ ٢٩٦. وهو خراج الأرض. وقد ذكر القلقشندي سبعة أنواع من الأموال التي اعتبرها شرعية، ومن ضمنها الخراج. القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٣/ ٥١٩-٥٣٦. وقال ابن منظور: الضرائب: ضرائب الأرضين، هي وظائف الخراج عليها. ابن منظور، لسان العرب، ج ١/ ٥٥٠.

(٣) المقرئزي، الخطط، ج ١/ ٢٩٦. وعرف المقرئزي، الهلالي بأنه: عبارة عما يستأدى مشاهرة، كأجر الأملاك المسقفة من الآدر، والحوانيت، والحمامات، والأفران، والطواحين، وغيرها. وكان يطلق عليه قبل عصر المقرئزي، بالمرافق والمعاون. المقرئزي، الخطط، ج ١/ ٢٩٧، ٣٠٧.

(٤) القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٣/ ٥٣٩؛ المقرئزي، الذهب المسبوك، ص ١٠٩، هامش (٧).

(٥) المقرئزي، الخطط، ج ١/ ٢٩٨-٣٠٢؛ القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٣/ ٥٣٦-٥٣٩؛ المقرئزي، الذهب المسبوك، ص ١٠٩، هامش (٧).

(٦) المقرئزي، الخطط، ج ١/ ٢٩٧.

أحدثها ولاية السوء شيئاً بعد شيء^(١). قد بلغت في عصر المقرئزي (ت ٨٤٥هـ/ ١٤٤١م) في كل يوم أكثر من سبعين ألف درهم^(٢). واكتفى القلقشندي عندما تناول وجوه الأموال الديوانية بتقسيمها إلى ضربين: الأول سماه الشرعي، وهو سبعة أنواع، يهمنها منها، (ما يؤخذ من تجار الكفار الواصلين من دار الحرب إلى دار الإسلام)، حيث أقر الشرع أخذ العشر من بضائعهم. والضرب الثاني: غير الشرعي، وهي المكوس التي كانت تفرض على تجار المسلمين، (وهم تجار الكارمية وغيرهم القادمين لموانئ البحر الأحمر)، والمكوس المتفرقة في الديار المصرية^(٣).

لذلك كان لبعض السلاطين المماليك، ومن قبلهم الأيوبيين موقفهم من هذه المكوس، (المفروضة على ما يصل مع التجار المسلمين في البحر، وعلى أشياء متعددة في أقاليم الدولة، كالمحاصيل والصناعات وغيرها)^(٤). فقام العديد منهم بإلغائها، وأعادها البعض. ويعتقد أن إعادتها كانت ناتجة عن حاجة الدولة للأموال، نتيجة للظروف السياسية والعسكرية التي كانت تمر بها.

ففي الدولة الأيوبية، أسقط السلطان صلاح الدين يوسف الأيوبي، ما تزيد قيمته على ألف ألف دينار، وألفي ألف أردب من الغلال من هذه المكوس، وأبطل

(١) المصدر السابق، ج ١/ ٢٩٦.

(٢) المصدر السابق، ج ١/ ٣٠٧؛ فهمي، طرق التجارة الدولية، ص ٣٥٤؛ البيوزيكي، تاريخ تجارة مصر، ص ١١٦. وقد أشار فهمي و البيوزيكي، أن قيمتها سبعين ألف دينار أو أكثر.

(٣) القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٣/ ٥١٩، ٥٣١، ٥٣٦، ٥٣٩.

(٤) انظر المقرئزي، الخطط، ج ١/ ٢٩٨-٣٠٢؛ وانظر عاشور: سعيد، مصرفي عصر دولة المماليك البحرية، مكتب النهضة المصرية، القاهرة، (د ت)، ص ٢١٥-٢١٨.

ذلك من الدواوين. وعندما تولى ابنه السلطان العزيز عثمان، أعاد المكوس، وزاد في شناعتها^(١).

وفي بدايات عصر دولة المماليك، عندما تولى عز الدين أيبك^(٢) السلطنة، شرع في تحصيل الأموال. واستوزر شرف الدين هبة الله بن صاعد الفائزي، فاستجد هذا الوزير مكوساً كثيرة وضمانات، وسماها حقوقاً ومعاملات، واستقرت هذه المكوس وتزايدت^(٣). ثم أبطل المعز أيبك ما قرره هذا الوزير من المكوس^(٤).

وعندما تولى السلطان المظفر سيف الدين قطز^(٥)، فرض الكثير من المكوس. فقد أحدث على كل شخص ديناراً، وحصل ثلث التركات. وبلغ مجموع ما حصله من الأموال

(١) المقرئزي، الخطط، ج ١/٣٠٢-٣٠٣؛ وأنظر القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٣/٥٣٨-٥٣٩. السلطان العزيز عثمان: الملك العزيز عماد الدين أبو الفتح عثمان ابن السلطان الملك الناصر صلاح الدين يوسف الأيوبي. تسلطن بمصر سنة ٥٨٩هـ/١١٩٣م، إلى أن توفي سنة ٥٩٥هـ/١١٩٨م. أبو المحاسن، النجوم الزاهرة، طبعة المؤسسة المصرية، ج ٦/١٢٠-١٢٩؛ المقرئزي، الخطط، ج ٣/١١٨-١١٩.

(٢) عز الدين أيبك: السلطان الملك المعز عز الدين أيبك بن عبدالله الصالحي النجمي المعروف بالتركماني، أول ملوك الترك بالديار المصرية، تولى السلطنة سنة ٦٤٨هـ/١٢٥٠م، وقتل سنة ٦٥٥هـ/١٢٥٧م. أبو المحاسن، مورد اللطافة، ج ٢/٢٥؛ أبو المحاسن، النجوم الزاهرة، ج ٣/٧.

(٣) المقرئزي، السلوك، ج ١/٤٧٧؛ المقرئزي، الخطط، ج ١/٣٠٤، ج ٢/٥٦٧؛ ابن دقماق، نزهة الأنام، ص ٢١٢؛ ابن إياس، نزهة الأمم، ص ١٤٢.

(٤) القرمانلي: أحمد بن يوسف (ت ١٠١٩هـ/١٦١٠م) أخبار الدول وآثار الأول في التاريخ، (٣م)، تحقيق أحمد حطيط، وفهمي سعيد، عالم الكتب، بيروت، ١٩٩٢، ٢٦٧/٢.

(٥) سيف الدين قطز: السلطان الملك المظفر سيف الدين قطز بن عبدالله المعزي، تولى السلطنة سنة ٦٥٧هـ/١٢٥٨م، انتصر على المغول في معركة عين جالوت، وقتل سنة ٦٥٨هـ/١٢٥٩م. أبو المحاسن، مورد اللطافة، ج ٢/٣٠؛ أبو المحاسن، النجوم الزاهرة، ج ٧/٧٢.

ستمائة ألف دينار في كل سنة. وكان المبرر لذلك تجهيز الجيوش لمواجهة المغول^(١). وعندما تسلطن الملك الظاهر بيبرس أبطل ذلك، وكتب به "مساميح قرئت على المنابر"^(٢).

واستمر سلاطين دولة المماليك الأولى على نهج الظاهر بيبرس، بإبطال المكوس المستحدثة أو التخفيف منها. فقد أبطل السلطان المنصور قلاوون ما كان يؤخذ من التجار عند خروج الجيش للقتال، وقيمة ذلك من كل تاجر دينار^(٣)، ومكوساً أخرى متعددة^(٤). وأصدر السلطان الملك الناصر محمد بن قلاوون، مراسيمه بإسقاط العديد من المكوس المفروضة في أقاليم الدولة على جهات عدة، منها: إبطال نصف السمسرة^(٥)، وحماية المراكب^(٦)، وكشف مراكب النوبة، وهو ما كان يؤخذ من كل عبد وجارية عند نزولهم في الخانات^(٧). ورسم السلطان الناصر محمد، ألا يستخدم أحد في إقليم لا يكون للسلطان فيه مال. وما كان فيه مال، يستخدم فيه من الموظفين، ناظر وشاهد وعامل. ورفع يد سائر المباشرين من البلاد^(٨).

(١) المقرئزي، الخطط، ج ١ / ٣٠٤؛ اليوزيكي، تاريخ تجارة مصر، ص ١١٥.

(٢) ابن إياس، نزهة الأمم، ص ١٤٢. انظر ما أبطله الظاهر بيبرس لدى المقرئزي، الخطط، ج ١ / ٣٠٤-٣٠٥.

(٣) العيني، عقد الجمان، ج ٣ / ٢٠.

(٤) انظر المقرئزي، الخطط، ج ١ / ٣٠٦.

(٥) السمسرة: وهي أن من باع شيئاً فإن دلالة على كل مائة درهم، درهمين، يؤخذ منها درهم للسلطان ودرهم للدلال والنواب. المقرئزي، السلوك، ج ٢ / ٥٠٧؛ أبو المحاسن، النجوم الزاهرة، ج ٩ / ٣٨؛ المقرئزي، الخطط، ج ١ / ٢٥٧.

(٦) المقرئزي، السلوك، ج ٢ / ٥٠٧-٥٠٩؛ المقرئزي، الخطط، ج ١ / ٢٥٦-٢٥٨؛ أبو المحاسن، النجوم الزاهرة ج ٩ / ٣٨-٣٩؛ النويري، نهاية الأرب، ج ٣٢ / ٢٢٧؛ ابن حبيب، تذكرة التتبه، ج ٢ / ٦٩، ٨٠؛ حسين موسوعة تاريخ مصر، ج ٢ / ٧٢٠. وحماية المراكب: عبارة عما يؤخذ من كل مركب بنقير معين، ويقال لها مقرر الحماية، وتجبي من المسافرين في المراكب. المقرئزي، السلوك، ج ٢ / ٥٠٨؛ المقرئزي، الخطط، ج ١ / ٢٥٨؛ أبو المحاسن، النجوم الزاهرة، ج ٩ / ٣٩.

(٧) المقرئزي، السلوك، ج ٢ / ٥٠٨؛ أبو المحاسن، النجوم الزاهرة، ج ٩ / ٤٠.

(٨) المقرئزي، السلوك، ج ٢ / ٥٠٨؛ أبو المحاسن، النجوم الزاهرة، ج ٩ / ٤٠؛ النويري، نهاية الأرب، ج ٣٢ / ٢٢٨.

وأدخلت دواوين المكوس جميعها في ديوان الوزارة^(١). كما أبطلت الخمر والفواحش وكثيراً من المكوس في عهده^(٢).

وكان لذلك آثاره الإيجابية لدولة المماليك على المستويين الداخلي والخارجي. فعلى المستوى الداخلي، اعتبر إسقاط هذه المكوس توسعة على المسلمين، فانتشر الدعاء للسلطان، والرضى عن سياسة الدولة في كافة الأقاليم^(٣). وعلى المستوى الخارجي، زادت هيبة الدولة، حتى أن دول الغرب خشيتها لحسن سياسة وتدبير السلطان الناصر محمد بن قلاوون^(٤).

وهكذا نستطيع أن نركن إلى هذه الأمثلة، باعتبارها أدلة على ما تميز به عصر دولة المماليك الأولى، من تسامح وإلغاء للكثير من المكوس المستحدثة، من قبل سلاطين دولة المماليك الأولى، باستثناء ما فرض من قبل البعض في بداية الدولة. ويعتقد أن ذلك له ما يبرره من ظروف سياسية وحاجة للأموال.

أما عصر دولة المماليك الثانية، فقد تميز بالمصادرات والاحتكارات^(٥)، وفرض المكوس وجبايتها. وإن قام بعض السلاطين بإلغاء بعض المكوس والتخفيف منها، كالسلطان الظاهر برقوق، الذي أبطل سائر المكوس سنة ٧٩٠هـ/١٣٨٨م، (فتفرق الكتاب وأرباب الشرط من مقاعدهم التي يجلسون بها لأخذ المكوس)^(٦). فعندما تولى الملك الناصر فرج بن برقوق السلطنة سنة ٨٠١هـ/١٣٩٨م، زاد في تجديد المكوس بواسطة الأمير جمال الدين

(١) المقرئزي، السلوك، ج ٢/٥٠٩، ٥٢٠.

(٢) ابن الوردي، تاريخ ابن الوردي، ج ٢/٢٥٧.

(٣) المصدر السابق، ج ٢/٢٥٧؛ أبو المحاسن، النجوم الزاهرة، ج ٩/٤٢-٤٣.

(٤) أبو المحاسن، النجوم الزاهرة، ج ٩/٤٢-٤٣.

(٥) المقرئزي، السلوك، ج ٥/١٢١؛ ابن إياس، بدائع الزهور، ج ٤/٤٤-٤٥. وانظر سياسة الاحتكار في

الفصل الثاني.

(٦) المقرئزي، السلوك، ج ٥/٢٢٣؛ أبو المحاسن، النجوم الزاهرة، ج ١١/٢٢٢.

يوسف الاستادار^(١). وفي سنة ٨٧٣هـ/٤٦٨م، قام بعض الوزراء بزيادة المكوس أمثال ما كانت عليه^(٢). ولعل ذلك يظهر مدى تسلط الوزراء، ونفاذ أمرهم في دولة المماليك الثانية.

ويلمس من بعض الشواهد في عصر دولة المماليك الثانية، أن بعض السلاطين كانوا يقومون في بداية توليهم السلطنة، بإبطال ما كان تجدد من المكوس قبل عهدهم. ومن ذلك ما قام به السلطان الملك الناصر محمد بن قايטباي حيث أبطل كثيراً من المكوس والمظالم عندما تولى السلطنة سنة ٩٠١هـ/٤٩٥م^(٣). والسلطان قانصوه الغوري الذي قام بإبطال ما تجدد من المكوس والمظالم سنة ٩٠٦هـ/٥٠٠م، والتي استحدثت بعد وفاة الأشرف قايטباي سنة ٩٠١هـ/٤٩٥م^(٤). ويعتقد أنهم كانوا يقومون بذلك في بداية توليهم السلطنة، لافتتاح عهدهم بما يحمي لدى الأهالي، نتيجة لما عاشته دولة المماليك الثانية من اضطراب في أوضاعها السياسية والاقتصادية، وبشكل خاص في مراحلها الأخيرة قبل سقوطها سنة ٩٢٣هـ/٥١٧م.

(١) ابن إياس، نزهة الأعم، ص ١٤٣. جمال الدين يوسف بن كاتب حكيم الاستادار، تولى نظر الخاص في عصر برسباي، (ت ٨٥٧هـ/٤٥٣م). أبو المحاسن، النجوم الزاهرة، ط الهيئة العامة، القاهرة، ج ١٥/٢٢٤، ١٦/١٦٣.

(٢) الصيرفي، إنباء البصر، ص ٣٨.

(٣) ابن إياس، بدائع الزهور، ج ٣/٣٣٦؛ ابن الشحنة: حسن بن محمد بن محمد (ت ٩١٠هـ/٥٠٤م) البدر الزاهر في نصرة الملك الناصر "محمد بن قايטباي"، تحقيق عمر عبد السلام تدمري، دار الكتاب العربي، بيروت، ١٩٨٣، ص ٥١. محمد بن قايטباي، السلطان الملك الناصر أبو السعادات محمد بن قايטباي، تسلطن سنة ٩٠١هـ/٤٩٥م، إلى أن قتل سنة ٩٠٤هـ/٤٩٨م. الحنبلي، شذرات الذهب، ج ٨/٢٢؛ المقرئ، الخطط، ج ٣/١٤٠.

(٤) ابن إياس، بدائع الزهور، ج ٣/٤٥٢.

أمّا المكوس المفروضة على سلع التجارة الشرقية، فكانت من متحصلات ديوان الخاص^(١)، الذي يعد من أجل الدواوين^(٢). لذلك كانت له عدة فروع تعمل على تحصيل مكوس التجارة، ابتداءً من القاهرة وعلى طول الطريق النهري الممتد عبر نهر النيل جنوباً حتى قوص وصولاً إلى عيذاب. وعلى الطريق البري الممتد من القاهرة إلى بلاد الشام، وفي موانئ البحر الأحمر، وعلى الطرق البرية الواصلة إلى هذه الموانئ من بلاد الشام.

ففي القاهرة كانت تحصيل المكوس عن فندق الكارم، وما يصل إليه من سلع^(٣)، كالبهار والبضائع والقوافل^(٤). ومن القاهرة نحو الجنوب على الطريق النهري، كانت فروع ديوان الجمرك منتشرة على الموانئ النهرية، ومنها منية ابن خصيب^(٥)، وإخميم^(٦)، وقوص. حيث يقوم أعوان متولي الزكاة في هذه المراكز بكشف أحوال المسافرين من التجار والحجاج وغيرهم، فيبحثون عن جميع ما معهم، ويصعدون إلى المراكب، ويجسون بمسالمهم جميع ما فيها من الأحمال^(٧)؛ لاستيفاء الرسوم والمكوس المقررة عليها.

-
- (١) ديوان الخاص: هو الديوان الذي أحدثه الملك الناصر محمد بن قلاوون حين أبطل الوزارة. القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٥٢٣/٣، وأصبح ما كان يتحدث فيه الوزير منقسماً إلى ثلاثة. أحدهم ناظر المال ومعه شاد الدواوين لتحصيل الأموال وصرف النفقات. وهذا الديوان (الخاص) هو أرفع دواوين المال، وكل دواوين الأموال فرع من هذا الديوان، وإليه يرجع حسابه وتنتهي أسبابه. القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٢٨/٤-٢٩.
- (٢) ابن شاهين، زبدة كشف الممالك، ص ٨٩. وذكر القلقشندي، إن ما يؤخذ على واصل التجار الكارمية من البضائع في بحر القلزم من جهة الحجاز واليمن، وما والاها بأربعة سواحل. هو من ضمن ما يختص به الديوان السلطاني. القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٣/٥٣٦-٥٣٨.
- (٣) ابن شاهين، زبدة كشف الممالك، ص ٩٠؛ القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٣/٥٣٦، ٥٣٨.
- (٤) المقرئزي، الخطط، ج ١/٢٩٨.
- (٥) منية ابن خصيب: مدينة كبيرة حسنة كثيرة الأهل والسكن، تقع على شاطئ النيل في الصعيد الأدنى. ياقوت، معجم البلدان، ج ٥/٢١٨. وقال عنها ابن بطوطة: مدينة كبيرة الساحة، ممتعة المساحة، مبنية على شاطئ النيل، لها على بلاد الصعيد التفضيل. ابن بطوطة، الرحلة، ص ٦٦.
- (٦) إخميم: بلد قديم على شاطئ النيل بالصعيد. ياقوت، معجم البلدان، ج ١/١٢٣.
- (٧) المقرئزي، الخطط، ج ١/٣١٢؛ ابن جبير، الرحلة، ص ٣٨، ٣٩؛ لبيب التجار الكارمية، ص ٣٧.

ومتلما كانت قوص محطة مشهورة للتجار القادمين ببضائعهم من مينائي عيذاب والقصير^(١)، كانت أيضاً مركزاً لديوان الجمرك، لتحصيل الرسوم والمكوس على بضائع التجار. ومما ينهض دليلاً على ذلك، أنه في سنة ٧٦٠هـ / ١٣٥٨م سافر ناصر الدين محمد بن مسلم كبير تجار مصر إلى قوص، لاستلام بضائع قدمت له من الهند، فرُسم أن يحاسب مما عليه للديوان^(٢). أما عيذاب فرضة قوص الأولى على البحر الأحمر، فعُدّت من الموانئ التي يتم فيها تحصيل المكوس، على ما يصل إليها من بضائع التجار الكارمية من جهة اليمن والحجاز^(٣) وعلى السفن القادمة من الحبشة وزنجبار^(٤). وكان متحصّل عيذاب يقسم مناصفة بين عاملها من قبل البجة، وعاملها من قبل دولة المماليك^(٥).

وفيها أيضاً كان يتم تحصيل المكوس من الحجاج المغادرين إلى جدة^(٦)، والتي بلغت على الحاج الواحد سبعة دنانير ونصف الدينار^(٧). ولا يجوز أحد من عيذاب إلى جدة، حتى يظهر لربّان المركب البراءة مما يلزمه^(٨) من المكس. وقد علّق ابن جبير مستاءً مما يحدث للحجاج في المراكز الجمركية، ومعتبراً ذلك من مواقف "الخزي والمهانة" التي يتعرّض لها الحجاج، بقوله: "ومن يعجز عن ذلك (دفع المكس) يتناول بالأيّام العذاب بعيذاب، فكانت

(١) القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٣/٥٣٦، ٥٣٧؛ فهمي، طرق التجارة الدولية، ص ٣١٠.

(٢) المقرئزي، السلوك، ج ٤/٣٢٨.

(٣) القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٣/٥٣٦. فهمي، طرق التجارة الدولية، ص ٣١٠.

(٤) ناصر خسرو، سفرنامه، ص ١٣٣؛ دراج، عيذاب، ص ٥٨.

(٥) الإدريسي، نزهة المشتاق، ج ١/١٣٤، ١٣٥؛ الحميري، الروض المعطار، ص ٤٢٣. وربما حصل اتفاق آخر لاحقاً. فقد ذكر ابن بطوطة أن دولة المماليك تتقاضى ثلث مكوس عيذاب، وتترك الثلثين لزعيم قبائل البجة. ابن بطوطة، الرحلة، ص ٧١؛ دراج، عيذاب، ص ٦٤.

(٦) الإدريسي، نزهة المشتاق، ج ١/١٣٥؛ ابن جبير، الرحلة، ص ٣٠.

(٧) ابن جبير، الرحلة، ص ٣٠. وذكر الحميري، أنها ثمانية دنانير. الحميري، الروض المعطار، ص ٤٢٣.

(٨) الإدريسي، نزهة المشتاق، ج ١/١٣٥؛ الحميري، الروض المعطار، ص ٤٢٣.

كاسمهما مفتوحة العين... وربما اخترع له من أنواع العذاب التعليق من الأنثيين أو غير ذلك من الأمور الشنيعة، نعوذ بالله من سوء قدره^(١).

ويعكس وصف ابن جبير لكثافة الحركة التجارية التي شاهدها في عيذاب وعلى الطريق الصحراوي المؤدي إليها^(٢)؛ السياسة الاقتصادية والأمنية الحكيمة التي انتهجها صلاح الدين الأيوبي، لتوفير الأمن وتنشيط الحركة التجارية خلال العصر الأيوبي. وكذلك سلاطين دولة المماليك الأولى، الذين استمروا بإتباع هذه السياسة الحكيمة، لحماية الموانئ والطرق التجارية^(٣)، كما اسقطوا المكوس عن الحجاج في عيذاب وجدة^(٤). وقاموا بتحصيل الزكاة من التجار^(٥)، والعشر^(٦) على البضائع الواردة إلى عيذاب^(٧). إلى أن تحول الطريق التجاري عنها، خلال القرن الثامن الهجري/الرابع عشر الميلادي، إلى الطور^(٨). فأصبح مرسى عيذاب مأوى لجماعة من بني يونس، وكانوا يأخذون من التجار الواصلين إلى عيذاب العشر^(٩).

- (١) ابن جبير، الرحلة، ص ٣١.
- (٢) ابن جبير، الرحلة، ص ٤٣؛ دراج، عيذاب، ص ٦١.
- (٣) المقرئزي، السلوك، ج ١/٤٧٩؛ العيني، عقد الجمان، ج ١/٤٢٨. وانظر وسائل حماية الموانئ والطرق التجارية، ف ٢.
- (٤) كان السلطان صلاح الدين الأيوبي قد اسقط مكس الحاج قبل المماليك. الفاسي، شفاء الغرام، ج ٢/ ٢٧٨؛ ابن جبير، الرحلة، ص ٣٠. أما السلاطين المماليك، فقد اسقط السلطان الظاهر بيبرس مكس الحاج بمكة عندما حج في سنة ٦٦٧هـ / ١٢٦٨م. الفاسي، شفاء الغرام، ج ٢/ ٢٨٩؛ ابن عبد الملك، سمط النجوم العوالي، ج ٤/ ٢٣٨؛ المقرئزي، السلوك، ج ٢/ ٥٩. وكذلك السلطان الناصر محمد بن قلاوون. الأزرق، أخبار مكة، ج ٢/ ٢٨٥-٢٨٦؛ أبو المحاسن، النجوم الزاهرة، ج ٩/ ٥١.
- (٥) كان صاحب الزكاة يتولى جمعها في عيذاب وغيرها من الموانئ. ابن عبد الظاهر، تشریف الأيام والعصور، ص ١٧٢؛ Fischel, op, cit, p 167، وانظر ف ٣، الموظفين.
- (٦) العشر: جمعها أعشار وعشور، وعشر القوم، اخذ عشر أموالهم في التجارات. وبه سمي العشار قابض العشر. ابن منظور، لسان العرب، ج ٤/ ٥٧٠-٥٧١.
- (٧) القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٣/ ٥٣٨؛ دراج، عيذاب، ص ٦٤.
- (٨) القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٣/ ٥٣٧؛ المقرئزي، الخطط، ج ١/ ٥٦٧.
- (٩) الحميري، الروض المعطار، ص ٤٢٣.

وكانت القصير فرضة قوص الثانية على البحر الأحمر، وهي من الموانئ المهمة التي يتم فيها تحصيل المكوس، وإن لم تبلغ في كثرة الواصل حدَّ عيذاب^(١). على الرغم من قربها من قوص، وذلك نتيجة لشهرة عيذاب، وسهولة رسو السفن في مرساها المتسع والعميق، مما يوفر الأمن للسفن من خطر الاصطدام بالشعاب المرجانية^(٢).

أمَّا المراكز الجمركية على الطريق البري الممتد من القاهرة إلى بلاد الشام. فكانت قطيا أهم مركز أقيم على تلك الطريق، للتفتيش وتحصيل الرسوم والعشور والزكاة، فقد جعلت لأخذ الموجبات، وحفظ الطرقات، وأمرها مهم، ومنها يطالع بكل صادر ووارد^(٣). لذلك جعل السلاطين فيها الدواوين والعمال والكتاب والشهود^(٤). وتجدر الإشارة إلى أن متولي الجمرك فيها عندما مرَّ منها الرحالة ابن بطوطة سنة ٧٢٦هـ/١٣٢٥م، كان الأمير عز الدين القماري، ويساعده عبد الجليل المغربي المعروف بالوقاف. وقد أجاز لابن بطوطة ومن معه من المغاربة المرور بدون إعتراض^(٥).

وكان واجب هؤلاء الموظفين في قطيا جمع الضرائب والزكاة، "وعندهم ضرائب مقررة" قدرت بنسبة تتراوح بين ٥-١٠%^(٦). والتدقيق في كل من يستخدم الطريق البري عبر هذه النقطة الجمركية. إذ كان لا يسمح لأحد بتجاوزها، إلاَّ لم هو حاصل على براءة

(١) الفلقشندي، صبح الأعشى، ج ٣ / ٥٣٧، ٥٣٨؛ Fischel, op, cit, p 167.

(٢) المصدر السابق، ج ٣ / ٥٣٦.

(٣) المصدر السابق، ج ٣ / ٤٦٠؛ حمزة، قطية، ص ٥٩.

(٤) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٧٢؛ غوانمة، نيابة بيت المقدس، ص ٨٩؛ حمزة، قطية، ص ٥٣.

(٥) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٧٢؛ حمزة، قطية، ص ٥٩. الأمير عز الدين القماري ذكره أبو المحاسن:

سيف الدين قماري بن عبدالله الناصري، كان أمير ألف، (ت ٧٤٣هـ / ١٣٤٢م). أبو المحاسن،

النجوم الزاهرة، ج ١٠ / ١٠١.

(٦) الفلقشندي، صبح الأعشى، ج ٣ / ٥٣٨؛ غوانمة، نيابة بيت المقدس، ص ٨٩؛ حمزة، قطية، ص ٥٩.

(جواز) منعاً للتهرب من دفع الموجبات (الضرائب) فيها. وكان يتم ختم رمل الطرق ليلاً، حتى يعرف إذا تم استخدامه، وكلفت قبيلة العائذ بحفظ طرقها^(١).

وقد انعكست سياسة دولة المماليك الأمنية بشكل إيجابي على مركز قطيا، فكانت أكثر الجهات متحصلاً^(٢)، إذ بلغ مجباها في كل يوم ألف دينار من الذهب^(٣)، يصل منها إلى الخزانة السلطانية في الشهر ما يزيد على ألف دينار^(٤). ويعتقد أن ما يتبقى من دخل قطيا، كان يصرف على عمال الديوان والكتّاب الموجودين فيها، كمرتبات ونفقات إقامة، وكذلك على البريدية (موظفي البريد) حيث كانت محطة بريدية هامة. فقد أشار القلقشندي إلى أهميتها البريدية والاقتصادية، بقوله: "وهي قرية صغيرة بها تؤخذ المرتبات السلطانية، من التجار الواردين إلى مصر والصادرين عنها،....، فيكون من القاهرة إلى قطيا إثنا عشر بريداً"^(٥).

ويمكن تفسير اعتبار قطيا أكثر الجهات متحصلاً، وبلوغ مجباها اليومي ألف دينار، بنشاط الحركة التجارية، وتبادل السلع بين مصر وبلاد الشام والعراق عبرها، إضافة إلى القوافل البرية المحملة بسلع الشرق القادمة من موانئ البحر الأحمر. ومما يدل على ذلك، أنه حصل فيها سنة ٧٨٦هـ/١٣٨٤م، مكس ستين ألف نصفية، قدمت من بغداد، سوى الثياب

(١) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٧٢؛ القلقشندي، صبح الأعشى، ج ١٤/٤٢٣. وانظر ف ٢. الحملات والتجاريد العسكرية.

(٢) القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٣/٥٣٨.

(٣) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٧٢؛ غوانمة، نيابة بيت المقدس، ص ٨٩.

(٤) الصيرفي، إنشاء الهصر، ص ٣٩؛ حمزة، قطية، ص ٦٠.

(٥) القلقشندي، صبح الأعشى، ج ١٤/٤٢٣؛ حمزة، قطية، ص ٥٧.

السبغدادية، والموصلية، والحموية، والدمشقية^(١). كما يستنتج من متحصل قطيا اليومي، أن العصور كانت تحصل نقداً، وربما في حالات نادرة، كانت تؤخذ عيناً^(٢).

وهكذا بدا واضحاً مدى أهمية قطيا ماليا لدولة المماليك، ومدى اهتمام الدولة بها، بوضع الدواوين والعمال فيها وحمايتها. ولكن الأمر اللافت للنظر هنا، هو ما طالعنا به الصيرفي من قيام السلطان الأشرف قايتباي بإسقاط مكوس قطيا، سنة ٨٧٣هـ / ١٤٦٨م^(٣)، على الرغم مما تميز به عصر دولة المماليك الثانية من مصادرات واحتكارات، وأزمات مالية^(٤). فهل كان هذا الإجراء نتيجة لثراء خزانة دولة المماليك؟ أم لأسباب أخرى؟

إن التحليل المنطقي لما ورد من إشارات في بعض المصادر يقود إلى إجابة مقبولة على هذا التساؤل. فالصيرفي يذكر أن الوزراء في سنة ٨٧٣هـ / ١٤٦٨م، زادوا المكوس أمثال ما كانت عليه^(٥). وفي هذه السنة نفسها تولى الأشرف قايتباي السلطنة. وكان من الأمور التي جرت بها العادة، قيام بعض السلاطين بإسقاط المكوس في بداية عهدهم بالسلطنة أو خلاله^(٦). وبناءً على ذلك، يعتقد أن السلطان الأشرف قايتباي، أراد الحد من صلاحيات الوزراء، فأسقط المكوس التي فرضوها،

(١) المقرئزي، السلوك، ج ٥/ ١٧١. النصفية: جمعها نصافي، وهي القماش من نسيج الحرير والكتان. المقرئزي، السلوك، ج ٥/ ١٧١ هامش (٣). والنصف من البرد ما له لونان. الفيرزو آبادي، القاموس المحيط، ص ١٠٧.

(٢) القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٣/ ٥٣٨؛ حمزة، قطية، ص ٥٩.

(٣) الصيرفي، إنباء الهصر، ص ٣٩؛ حمزة، قطية، ص ٦٠.

(٤) انظر: المقرئزي، السلوك، ج ٧/ ١٨٥ - ١٨٧، ٢٠٥، ٣٠٥، ٤٥١؛ الصيرفي، نزهة النفوس، ج ٣/ ١٤٥، ١٤٦، ١٤٧، ١٤٨، ١٤٩، ١٥٥، ١٨٥. وانظر مظاهر الانحطاط الاقتصادي في دولة المماليك، لدى: صالحية، ظاهرة الطرح والرمي، ص ١٠٢ - ١٠٥.

(٥) الصيرفي، إنباء الهصر، ص ٣٨.

(٦) انظر ما سبق عن إسقاط المكوس في دولة المماليك الثانية، خلال عهد السلطان الظاهر بريقوق، والسلطان الناصر محمد بن قايتباي، والسلطان قانصوه الغوري. من هذا الفصل.

إضافة إلى مكس قطيا الذي رأى فيه السلطان مبلغا ضئيلا. إذ بلغ المتحصل للخزانة السلطانية من قطيا ألف دينار شهريا^(١). في حين أن جباية قطيا اليومية كانت ألف دينار فيما مضى^(٢). لذلك فضل السلطان قايتباي افتتاح عهده بإسقاط المكوس، ومنها مكس قطيا، لما في ذلك من تشجيع للحركة التجارية، خصوصا إذا علمنا أن مركز قطيا الجمركي كان " أشدها على التجار تضيقاً"^(٣). كما يدل هذا التصرف على السياسة الاقتصادية الحكيمة التي انتهجها قايتباي.

وكانت السويس^(٤)، والطور^(٥) من الموانئ التي تيم فيها تحصيل المكوس على سلع التجار الكارمية، الواصلة بطريق البحر الأحمر من الحجاز واليمن^(٦). واعتبرت هذه الموانئ، إلى جانب عيذاب والقصير، "على حد واحد في أخذ المرتب السلطاني"^(٧). ويعدُّ رسم البهار الوارد من جدة إلى الطور من عائدات ديوان الخاص، إضافة إلى رسم جهات أخرى^(٨). وكان يؤخذ بالقلزم خلال القرن الخامس الهجري/ الحادي عشر الميلادي من كل حمل درهم^(٩). ولا شك أن تحصيل الرسوم والمكوس استمر في القلزم حتى دثورها.

-
- (١) الصيرفي، إنباء الهصر، ص ٣٩.
 - (٢) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٧٢؛ غوانمة، نيابة بيت المقدس، ص ٨٩؛ حمزة، قطية، ص ٥٩.
 - (٣) القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٣/٥٣٨.
 - (٤) المصدر السابق، ج ٣/٥٣٧؛ سونيا، في طلب التوابل، ص ٤٦.
 - (٥) ابن شاهين، زبدة كشف الممالك، ص ٩٠؛ القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٣/٥٣٧.
 - (٦) القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٣/٥٣٧؛ فهمي، طرق التجارة الدولية، ص ٣١٠؛ هايد، تاريخ التجارة، ج ٣/٣١٨.
 - (٧) المصدر السابق، ج ٣/٥٣٨.
 - (٨) ابن شاهين، زبدة كشف الممالك، ص ٩٠.
 - (٩) المقدسي، أحسن التقاسيم، ص ١٨١.

وشكّلت العقبة مركزاً جمركياً هاماً لدولة المماليك باعتبارها ميناءً بحرياً، ومحطة هامة للقوافل البرية^(١)، وسوقاً كبيرة^(٢). لذلك أقام المماليك فيها ديواناً لقباض المكوس، لتمكيس السلع القادمة بحراً من اليمن والحجاز^(٣). وبلغ مقدار ما يحصل في العقبة سنوياً من المكوس والجبايات ثلاثة آلاف دينار^(٤).

أمّا القوافل البرية القادمة من الحجاز إلى مصر عن طريق العقبة، فكانت بضائعها تمكس في بويب العقبة^(٥). حيث عدّه ابن شاهين من ضمن المراكز الجمركية المقامة على طريق القوافل البرية الممتدة من الحجاز إلى العقبة ودمشق، إضافة إلى بدر، وحنين، ومركز جمرك جسر الحسا، الذي أقيم لتمكيس سلع القوافل المتجهة إلى دمشق^(٦)، وقد بلغ متحصله عشرة آلاف منقّال من الذهب سنوياً^(٧). ولا شك أن عائدات هذه المراكز الجمركية كانت تشكل رافداً حيويًا لخزينة دولة المماليك. كما أن قسماً من عائداتها المالية استخدمت لتغطية نفقات هذه المراكز وموظفيها.

-
- (١) اليعقوبي، البلدان، ص ١٧٨-١٧٩.
 - (٢) العبدري، رحلة العبدري، ص ١٥٩.
 - (٣) ابن إياس، نشق الأزهار، و ٢٣٩؛ غوانمة، في التاريخ والحضارة، ص ١٦٧. غوانمة، التاريخ الحضاري، ص ٩٠.
 - (٤) ياقوت، معجم البلدان، ج ١/ ٢٩٢؛ غوانمة، في التاريخ والحضارة، ص ١٦٧؛ غوانمة، أيلة، ص ٧٣.
 - (٥) ابن شاهين، زبدة كشف الممالك، ص ٩٠؛ غوانمة، أيلة، ص ٧٣؛ غوانمة، في التاريخ والحضارة، ص ١٦٨.
 - (٦) ابن شاهين، زبدة كشف الممالك، ص ٩٠؛ غوانمة، أيلة، ص ٧٣؛ فهمي، طرق التجارة الدولية، ص ٢٧٩؛ لبّيب، التجارة الكارمية، ص ٣٦.
 - (٧) المصدر السابق، ص ١٣٢؛ غوانمة، أيلة، ص ٧٣؛ غوانمة، في التاريخ والحضارة، ص ١٦٨.

أما جدة، فكان ولاتها يقومون بتحصيل المكوس من الحجاج والتجار لصالح أشرف مكة^(١). ولعدم شرعية هذه المكوس المفروضة على الحجاج، قام العديد من السلاطين منذ العصر الأيوبي وحتى نهاية عصر دولة المماليك بإبطال مكوس الحجاج، والمكوس المفروضة على المأكولات القادمة لمكة. وكان السلطان صلاح الدين الأيوبي أول من أبطل مكوس الحجاج، وذلك سنة ٥٧٢هـ/١١٧٦م^(٢). وعوض أمير مكة مكثر بن عيسى بدل تلك المكوس ألفا دينار وألفا أردب من القمح، تحمل إليه سنوياً^(٣).

وكانت هذه المكوس تحصل من الحجاج عند المغادرة في ميناء عيذاب، ومن لم يؤديها في عيذاب تجبى منه في جدة. ويتعرض من لم يؤديها لأشد أنواع العذاب، وقد يمنع من أداء فريضة الحج، (إلا إذا قَبِضَ الله له من يدفع عنه ما لزمه من المكس)^(٤). ويحتج أشرف مكة في تحصيل هذه المكوس بقلّة موارد إقليم الحجاز المالية^(٥).

ويعتقد أن توقف خلفاء صلاح الدين الأيوبي عن إرسال ما قرره صلاح الدين سنوياً إلى مكة. جعل أشرف مكة يعودون لجباية المكوس من الحجاج، والتشدد فيها مع التجار إلى

(١) الحميري، الروض المعطار، ص ١٥٧؛ ابن جبير، الرحلة، ص ٣١؛ الأدرسي، نزهة المشتاق، ج ١/ ١٣٥. واشتهر من ولاة جدة للأشراف. جابر بن عبدالله الحراشي. ابن فيد، إتحاف الوري، ج ٣/ ٤٣٥.

(٢) الفاسي، شفاء الغرام، ج ٢/ ٢٧٨؛ الأزرق، أخبار مكة، ج ٢/ ٢٥٨-٢٥٩؛ ابن جبير، الرحلة، ص ٣٠.

(٣) ابن جبير، الرحلة، ص ٥٥. وذكر الفاسي أن صلاح الدين عوض أمير مكة، ثمانية آلاف أرب قمح. الفاسي، شفاء الغرام، ج ٢/ ٢٧٨. وانظر: المكي، التاريخ القويم، م ١، ج ٢/ ٢٢٠. حيث ذكر ذلك، وذكر أيضاً كيف كان الحاج علوان الأسدي الحلبي سبباً في إبطال هذه المكوس، حيث كتب للسلطان صلاح الدين الأيوبي عن تلك المكوس. مكثر بن عيسى من أمراء مكة الهواشم، انفرد بولاية مكة نحو عشر سنين آخرها سنة ٥٩٧هـ/١٢٠٠م. دحلان، أمراء البلد الحرام، ص ٣٥.

(٤) الأدرسي، نزهة المشتاق، ج ١/ ١٣٥؛ ابن جبير، الرحلة، ص ٣١؛ الحميري، الروض المعطار، ص ٣٢٤.

(٥) المكي، التاريخ القويم، م ١ ج ٢/ ٢٢٠؛ الأدرسي، نزهة المشتاق، ج ١/ ١٣٥؛ الحميري، الروض المعطار، ص ٤٢٣.

أن كانت سنة ٦٦٧هـ / ١٢٦٨م، وهي السنة التي حج فيها السلطان الظاهر بيبرس^(١). فرتب لأُميري مكة نجم الدين أبي نَمى، وعمه بهاء الدين إدريس، عشرين ألف درهم في كل سنة واشترط عليهما "ألا يؤخذ بمكة من أحد مكس، ولا يمنع أحد من زيارة البيت الحرام، ولا يستعرض لتاجر، وأن يخطب باسم السلطان في الحرم والمشاعر، وتضرب السكة باسمه"^(٢). ويبدو أن إبطال المكوس من قبل السلطان الظاهر بيبرس لم يكن شاملاً. فكان أشراف مكة يحصلون من حاج اليمن عن كل جمل مبلغ ثلاثين درهما، ومن حاج مصر عن كل جمل خمسين درهما. فأزال الظاهر بيبرس ذلك، حتى أصبح يؤخذ من حاج مصر ثلاثون درهماً عن كل جمل^(٣). وبذلك يكون الظاهر بيبرس قد ساوى بين الحجاج المصريين وغيرهم.

وكان توقف دعم أمراء مكة بالأموال والغلال المقررة من قبل السلاطين، يؤدي إلى تعسفهم في جباية المكوس من التجار. مثلما حدث سنة ٦٨٣هـ / ١٢٨٤م، حيث كثر النهب والعسف في الجباية^(٤). ثم اظهر الشريفان حميضة ورميثة سنة ٧٠٤هـ / ١٣٠٤م حسن السيرة وجميل السياسة، فأبطلا شيئاً من المكوس، ثم عادا لنهب التجار سنة ٧١٢هـ / ١٣١٢م^(٥).

استمر سلاطين دولة المماليك الأولى على سياسة السلطان الظاهر بيبرس، القائمة على تقديم الدعم لأمراء مكة، للتخفيف من معاناة الحجاج والتجار. ففي سنة ٧١٩هـ / ١٣١٩م، قام السلطان الناصر محمد بن قلاوون بإبطال المكوس من الحرمين الشريفين، وعوض أمير

(١) الفاسي، شفاء الغرام، ج ٢/ ٢٨٩؛ ابن سباط، صدق الأخبار، ج ١/ ٤٢٨؛ ابن كثير البداية والنهاية، ج ١٣/ ٢٨٤.

(٢) المقرئزي، السلوك، ج ٢/ ٥٩؛ ابن فهد، إتحاف الوري، ج ٣/ ٩٣.

(٣) ابن فهد، إتحاف الوري، ج ٣/ ١١٦؛ ابن عبد الملك، سبط النجوم العوالي، ج ٤/ ٢٣٩.

(٤) ابن فهد، إتحاف الوري، ج ٣/ ١١٦.

(٥) المصدر السابق، ج ٣/ ١٤٢، ١٤٨.

مكة عطيفة بن أبي نمي إقطاعات بمصر والشام^(١). ثم أبطل في سنة ٧٢٢هـ / ١٣٢٢م، المكس (المتعلق بالمأكولات في مكة) وعوض أمير مكة عطيفة عن ذلك بثلاثي قرية دماميل بصعيد مصر^(٢).

يستنتج من ذلك أن السلاطين المماليك اعترفوا بأحقية شريف مكة في تحصيل المكوس من التجار، وأخذوا يسقطون المكوس عن المواد الغذائية تخفيفاً على الحجاج وأهل مكة، ويعوضون أمراء مكة عن ذلك. فأصبحت المكوس المحصلة من التجار مثار صراع بين الأمراء حول نصيب كل مهم من هذه المكوس^(٣). وكان من نتائج ذلك الصراع اعتداء بعض الأمراء على التجار ونهب المراكب التجارية. ففي سنة ٧٣٨هـ / ١٣٣٧م، تعرض الأمير مبارك بن عطيفة بن أبي نمي للمراكب الصادرة من جدة، وأخذ جميع ما فيها من الأموال^(٤). وفي سنة ٧٤٤هـ / ١٣٤٣م، أخذ عجلان وثقة إينا رميثة مالاً جزيلاً من التجار^(٥).

ونتيجة لحدوث الفتنة بين الأمراء سنة ٧٨٨هـ / ١٣٨٦م، فرّ كبش بن عجلان إلى جدة بعد أن قتل محمد بن أحمد بن عجلان، واستولى بمن معه من العرب على جدة^(٦). ونهب أموال تجار يمنيين، وثلاثة مراكب لتجار الكارم، وبلغ مقدار ما نهب ستمائة ألف مثقال من

(١) أبو المحاسن، النجوم الزاهرة، ج ٩ / ٥١؛ القرمانى، أخبار الدول، م ٢ / ٢٨٢.

(٢) الفاسي، شفاء الغرام، ج ٢ / ٢٩٥؛ ابن حبيب، تذكرة التنبيه، ج ٢ / ١٢٥؛ ابن فهد، إتحاف الوري، ج ٣ / ١٧٦؛ الأزرقى، أخبار مكة، ج ٢ / ٢٧٨. وذكر ابن الجيعان أن دخل قرية دماميل يبلغ عشرة آلاف وخمسمائة دينار في السنة، هي وقف للحرمين الشريفين. ابن الجيعان، التحفة السنية، ص ١٩٣.

(٣) ابن فهد، إتحاف الوري، ج ٣ / ٤٠٥. وانظر السليمان، علي، ميناء جدة في القرن التاسع، مجلة العرب، ج ١٢ / ٦، ١٩٧٢، ص ٩٣٧.

(٤) المصدر السابق، ج ٣ / ٢١١.

(٥) المصدر السابق، ج ٣ / ٢٢٧.

(٦) دحلان، أمراء البلد الحرام، ص ٥٠؛ السليمان، جدة، ص ٩٣٧.

الذهب^(١). ثم وقع الاتفاق بين الأمراء، على أن يكون نصف المتحصل لعلي بن مبارك، والنصف الآخر لعلي بن عجلان^(٢).

وكان لتنافس الأمراء، وقيام الفتن بينهم آثاره السلبية على أهل مكة والتجار، فكان التجار يتركون ميناء جدة، ويقصدون ميناء ينبع هرباً من النهب والسلب. أما أهل مكة، فكانت تلحق بهم شدة، لقلّة الأمن وعدم وصول التجارات إليهم^(٣).

وعندما كان يقل الوارد من مكوس التجار، كان الأشراف يتشدّدون في فرض المكوس وجبايتها، بل ويبتدعون مكوساً جديدة. مثلما فعل الشريف عجلان بن رميثة، عندما فرض ضريبة النخل، سنة ٧٥٥هـ / ١٣٥٤م، وتراوح مقدارها على كل نخلة بين درهمن وأربعة دراهم^(٤). وبرر ذلك بقلّة الوارد إلى جدة من المراكب التجارية، نتيجة لمنعها من الإرساء في جدة من قبل ملك اليمن المجاهد علي بن المؤيد الرسولي، لحنقه على أشراف جدة لدورهم في القبض عليه وسجنه في مصر سنة ٧٥١هـ / ١٣٥٠م^(٥).

على الرغم من تنافس الأمراء حول تقسيم المكوس، والتشدد في جبايتها وفرضها، إلا أن سياسة سلاطين دولة المماليك الأولى بقيت قائمة على تقديم الدعم بالأموال والغلال، وإبطال المكوس في مكة أو التخفيف منها. ففي سنة ٧٦٠هـ / ١٣٥٨م، أسقط السلطان الناصر

(١) ابن فهد، إتحاف الوري، ج ٣ / ٣٦٢؛ الأشقر، تجارة التوابل، ص ٤١٤.

(٢) المصدر السابق، ج ٣ / ٣٦٢، ٣٦٣.

(٣) دحلان، أمراء البلد الحرام، ص ٥٤؛ ابن فهد، إتحاف الوري، ج ٣ / ٤٠١، ٤٠٤؛ صالح تجارة البحر الأحمر، ص ١٦١، عبد العال، بنو رسول، ص ٤٦١.

(٤) ابن فهد، إتحاف الوري، ج ٣ / ٢٦٢.

(٥) الفاسي، شفاء الغرام، ج ٢ / ٢٩٩؛ ابن فهد، إتحاف الوري، ج ٣ / ٢٦٢؛ المقرئ، السلوك، ج ٤ / ١٤٦، ١٥٩؛ ابن الحسين، غاية الأمان، ق ٢ / ٥١٦. ذكر ابن الحسين حج الملك المجاهد والقيض عليه إرساله إلى مصر، ولم يذكر منعه السفن من الإرساء بجدة بعد إطلاق سراحه وعودته إلى اليمن، سنة ٧٥٢هـ / ١٣٥١م. نفس القسم والصفحة.

حسن بن الناصر محمد، المكس المأخوذ عن المأكولات بمكة من (الحب والتمر والغنم والسمن)، وغير ذلك. وأرسل إليها عسكرياً أقاموا فيها حتى سنة ٧٦١هـ / ١٣٥٩م، فانتشر العدل والأمان، وارتفع الجور والظلم^(١).

وكانت سنة ٧٦٦هـ / ١٣٦٤م، سنة عجفاء على أهل مكة، حتى عرفت باسم "سنة أم جرب" نتيجة لانعدام الأقوات، وارتفاع الأسعار. وفي ظل هذه الظروف أرسل الأمير يلبيغا الخاصكي، اثني عشر ألف أردب من القمح، وزعت على الناس في مكة^(٢). واتفق السلطان الأشرف شعبان بن حسن مع الأمير عجلان بن رميثة على أن يرتب للأمير في كل سنة من بيت المال مائة وسبعين ألف درهم، تحمل له من مصر، وألف أردب قمح^(٣)، شريطة أن يترك جباية المكوس من مكة "في كل ما يؤكل، وفي كل ما يجلب إليها من الحبوب والخضراوات والثمار والغنم والخشب، وكل ما يباع فيه من السمن والعسل والثياب، وغير ذلك إلا جباة

(١) ابن فهد، إتحاف الوري، ج ٣ / ٢٧٧؛ الأزرق، أخبار مكة، ج ٢ / ٢٨٤؛ المكي، التاريخ القويم، م ١، ح ٢٢١ / ٢.

(٢) ابن فهد، إتحاف الوري، ج ٣، ٣٠٣. وانظر السليمان، جدة، ص ٩٣٧، ص ٩٣٨؛ السليمان، النشاط التجاري، ص ١١٠.

يلبيغا الخاصكي: الأمير يلبيغا العمري الخاصكي، من أجل الأمراء وأكابر المماليك. كان ناظر الخاص، وقتل من قبل مماليكه سنة ٧٦٨هـ / ١٣٦٦م. أبو المحاسن، النجوم الزاهرة، ج ١١ / ٣٦-٤٠.

(٣) ابن فهد، إتحاف الوري، ج ٣ / ٣٠٣. وذكر الفاسي والأزرق، أن السلطان عوض الأمير، ثمانية وستين ألف درهم، وألف أردب قمح. الفاسي، شفاء الغرام، ج ٢ / ٣٠١؛ الأزرق، أخبار مكة، ج ٢ / ٢٨٥-٢٨٦. وذكر المقرئزي وابن إياس، أنه عوضه قطعاً بمصر. المقرئزي، السلوك، ج ٤ / ٢٧٨؛ ابن إياس، بدائع الزهور، ق ٢ ج ١ / ١٦-١٧.

جدة، وجبأ تجار الكارم الذين يأتون من اليمن، ومكس ركب العراق الذين يأتون في الموسم، ومكس الخيل، فله أخذ مرتبه منهم على عادته^(١).

وتجدر الإشارة إلى أن تخفيف المكوس عن كاهل الأهالي، لم يقتصر على إقليم الحجاز ومصر، بل شمل بلاد الشام أيضاً. ففي سنة ٧٢٤هـ / ١٣٢٣م، ارتفعت الأسعار في بلاد الشام وعمّ الغلاء، فأرسل السلطان الناصر محمد بن قلاوون القمح من مصر إلى بلاد الشام، وأسقط المكس عن الأقوات فيها بكتاب سلطاني^(٢). وامتد إبطال المكوس المحدث ليشمل المنتجات الزراعية ومنها السكر في بلاد الشام. فقد أبطل السلطان الظاهر جقمق المغارم المفروضة على إنتاج السكر سنة ٨٢٤هـ / ١٤٢١م، كما أبطل السلطان الأشرف قايتباي المكوس المفروضة على البضائع المجلوبة في كل من القدس والخليل^(٣). كما أبطل السلطان الأشرف برسباي والأشرف قايتباي المكوس التي كانت تفرض من حين لآخر على حجاج الشام عند توجههم إلى الحجاز^(٤).

وهكذا كانت سياسة سلاطين دولة المماليك الأولى، اتجاه مكوس الحجاز ومنه، تقوم على دعم أشرف مكة بالأموال والغلال، والتخفيف من المكوس عن الحجاج والتجار.

(١) ابن فهد، إتحاف الوري، ج ٣ / ٣٠٣؛ الفاسي، شفاء الغرام، ج ٢ / ٣٠١، ٤٢١؛ المقرئ، السلوك، ج ٤ / ٢٧٨؛ الأزرقي، أخبار مكة، ج ٢ / ٢٨٥-٢٨٦؛ ابن إياس، بدائع الزهور، ج ٢ / ١٦-١٧؛ المكي، التاريخ القويم، م ١ ج ٢ / ٢٢٢؛ ابن العراقي، الذيل على العبر، ق ١ / ١٧٩.

(٢) اليافعي، مرآة الجنان، ج ٤ / ٢٠٣؛ أبو الفداء، المختصر في أخبار البشر، ج ٤ / ١٠٨؛ الذهبي، دول الإسلام، ج ٢ / ٢٣٢؛ الذهبي، العبر، ج ٤ / ٦٩.

(٣) غوانمة، نيابة بيت المقدس، ص ١٠٢، ص ١٠٣. وانظر نص مرسوم السلطان الأشرف قايتباي المنقوش على رخامه يحتفظ بها في المتحف الإسلامي في القدس، لدى: غوانمة، نيابة بيت المقدس، ص ١٠٢.

(٤) انظر نص: المراسيم الصادرة بذلك: دراج: أحمد، وثائق دير صهيون بالقدس الشريف، مكتبة الانجلو المصرية، القاهرة، ١٩٦٨، ص ١٢٦، ص ١٢٧.

والاعتراف بأحقية أشراف مكة في مكوس جدة، كما كانت الأموال والغلال تحمل من مصر إلى مكة خلال عصر دولة المماليك الأولى.

أمّا دولة المماليك الثانية، فقد شهدت العكس من ذلك على الرغم من قيام بعض السلاطين بإبطال بعض المكوس، فكان يتم تحصيل الأموال من أمراء مكة لضمان استمرارهم في مناصبهم. أما التجار فكانوا يدفعون الأموال في ميناء جدة، وتعدى ذلك إلى الحجاج أيضاً، فتؤخذ من كل هؤلاء، ثم تحمل إلى مصر. وقد عبر المقرئزي عن ذلك بقوله: "فإن العادة لم تزل من قديم الدهر في الجاهلية والإسلام، أن الملوك تحمل الأموال الجزيلة إلى مكة، لتفرق في أشرافها ومجاوريها، فانعكست الحقائق، وصار المال يحمل من مكة، ويلزم أشرافها حملة، ... ولعمري لقد سمعت عجائز أهلنا وأنا صغير يقلن أنه ليأتي على الناس زمان يترحمون فيه على فرعون... حتى أدركت وقوع ما أنذرنا به قبل، والله عاقبة الأمور"^(١).

لذلك تعددت أوجه جبايات المكوس من قبل أمراء مكة، ليتمكنوا من تأمين نفقات إمارتهم، والطلبات التي بدأت تزداد عليهم من قبل السلاطين المماليك. فأدى ذلك إلى العسف والظلم في جباية المكوس. ومن أوجه جباياتهم، إضافة للعشور التي كانوا يحصلونها على البضائع الواردة إلى ميناء جدة، رسوم حراسة القوافل. ففي سنة ٨٠٠هـ / ١٣٩٧م، سافر التجار من مكة إلى جدة في قافلتين، كل قافلة أكثر من ألف جمل، فرافقهم أمير مكة حسن بن عجلان، لضمان عدم الاعتداء عليهم من قبل بعض الأمراء، وتوفير الأمن لهم. وكان قد التزم للأمراء بسبعين ألف درهم، مما حصلته من العشور والرسوم في ذلك الموسم^(٢).

(١) المقرئزي، السلوك، ج٧/ ١٢٩؛ السليمان، علاقة مصر بالحجاز، ص ٢٦٢.

(٢) ابن فهد، إتحاف الوري، ج٣/ ٤٠٧؛ الأشقر، تجارة التوابل، ص ٤١٤.

التجار، وجعلها في ثلاث (حالات) حالات، أو أقساط سنوية، (وكانت تؤخذ مع الجباء "العشور")، فأراح التجار من مطالبة الأمراء لهم^(١).

ولم يستمر الحراشي في ولائه للأشراف، فخرج إلى اليمن، ثم عاد إلى ينبع، حتى تمكن الشريف حسن بن عجلان من القبض عليه في موسم سنة ٨٠٩هـ/١٤٠٦م، فاستصفي أمواله، وبلغ ما حصله الشريف في تلك السنة من الحراشي، ومن التجار نحو أربعين ألف مثقال من الذهب^(٢). وتجدر الإشارة هنا إلى أن رسوماً كانت تؤخذ من المراكب القادمة إلى الحجاز بذكر منها ما كان يؤخذ من رسوم على المراكب المنكسرة، والتي يتم إصلاحها في جدة، والتي تبلغ ربع قيمة حمل المركب المنكسر^(٣). وهناك رسوم أخرى نذكر منها رسوم الحماية المقررة على الطريق بين مكة وجدة، ورسوم السقاية، ومثالها ما حصله الشريف حسن بن عجلان في موسم سنة ٨١٩هـ/١٤١٦م من مراكب الكارمية، وهي في طريقها إلى ينبع. حيث حصل منها ثلاثة عشر ألف مثقال ومائتي مثقال من الذهب مقابل السماح لهذه المراكب بالسقاية من جدة^(٤). ولا شك أن في ذلك عسف وظلم. وتبع تلك الرسوم لاحقاً، ما قرّر من رسوم إضافية، لدفع مرتبات الموظفين الذين يعملون في ميناء جدة^(٥).

-
- (١) ابن فهد، إتحاف الوري، ج ٣/ ٤٣٥، ٤٣٦؛ المكي، التاريخ القويم، م ٣/ ج ٥/ ٣٢٩-٣٣٠. صالح، تجارة البحر الأحمر، ص ١٦١-١٦٢؛ الأشقر، تجارة التوابل، ص ٤١٥.
 - (٢) ابن فهد، إتحاف الوري، ج ٣/ ٤٥٠، ٤٥١؛ الأشقر، تجارة التوابل، ص ٤١٦.
 - (٣) المصدر السابق، ج ٣/ ٤٥٠، ٥٦٥، ٥٧١؛ النهروالي، الإعلام، ص ٢٠٠.
 - (٤) المصدر السابق، ج ٣/ ٥٣١؛ الأشقر، تجارة التوابل، ص ٤١٦.
 - (٥) الصيرفي، نزهة النفوس، ج ٣/ ٣٠٢-٣٠٣؛ ابن فهد، إتحاف الوري، ج ٣/ ٦٣٧؛ المقرئ، السلوك، ج ٧/ ٢٧٨.

ومنذ سنة ٨١٩هـ / ١٤١٦م، بدأت تظهر أطماع السلاطين المماليك في مكوس ورسوم جدة. فلم يستطع حسن بن عجلان الاستمرار في إمرة مكة، إلا بعد أن التزم للسلطان المؤيد شيخ بمبلغ ثلاثين ألف متقال من الذهب، وكذلك الأمر بالنسبة لإبنه بركات من بعده^(١). وخلال هذه الفترة، لم تكن سياسة الأشراف في جباية المكوس والرسوم ثابتة في كل موسم، بحيث يطمئن التجار إلى ذلك، فعندما يشتدون في الجباية، يقصد التجار عندئذ ميناء ينبع، ثم يعود الأشراف للتسهيل في المكس، فيعود التجار إلى جدة^(٢). وقد تتم أحياناً مصالحة بين التجار والأشراف، على قيمة المكوس والرسوم، مثلما حدث سنة ٨٢٢هـ / ١٤١٩م، حيث صالح الشريف حسن بن عجلان، التجار الكارمية في موسم تلك السنة، على عشرة آلاف أفلوري^(٣). وكذلك في موسم سنة ٨٢٣هـ / ١٤٢٠م حيث صالح التجار الشريف حسن بن عجلان بألفي دينار، وتوجهوا إلى ينبع^(٤).

وفي محاولة من السلطان الظاهر ططر^(٥) للتخفيف عن التجار وأهالي مكة، ولتحسين صورة السلطنة المملوكية وسمعتها. قرّر سنة ٨٢٤هـ / ١٤٢١م، أن يحمل لشريف مكة حسن بن عجلان ألف دينار ذهب في كل سنة، مقابل إسقاط المكس على

(١) ابن فهد، إتحاف الوري، ج ٣ / ٥٣١، ٦٣٢؛ صالح، تجارة البحر الأحمر، ص ١٦٢.

(٢) المصدر السابق، ج ٣ / ٥٥٥؛ عبد العال، بنو رسول، ص ٤٦١، ٤٦٢.

(٣) المصدر السابق، ج ٣ / ٥٦٥؛ السليمان، النشاط التجاري، ص ١١١؛ صالح، تجارة البحر الأحمر، ص ١٦١، ص ١٦٣؛ أفلوري: الدوكات الذهبية المنسوبة إلى فلورنسا والتي راج استخدامها في دولة المماليك، إلى جانب الدوكات الذهبية المنسوبة إلى البندقية. وذلك بواسطة التجار الأوروبيين الذين تعاملوا تجارياً مع دولة المماليك. القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٣ / ٥٠٨؛ المقرئ، السلوك، ج ٦ / ٣٧٩؛ غوانمة، نيابة بيت المقدس، ص ٩٩.

(٤) ابن فهد، إتحاف الوري، ج ٣ / ٥٧١.

(٥) الظاهر ططر: الملك الظاهر سيف الدين ططر، تسلطن بعد خلع السلطان المظفر أحمد بن المؤيد شيخ، سنة ٨٢٤هـ / ١٤٢١م، لمدة قصيرة. أبو المحاسن، مورد اللطافة، ج ٢ / ١٤٤؛ أبو المحاسن، النجوم الزاهرة، ج ١٤ / ١٩٨.

(الخضرة والفواكه والحبوب وغيرها بمكة)، وأن لا يأخذ الشريف القروض من التجار^(١). كما أن السلطان المظفر أحمد بن المؤيد^(٢) خلع على الشريف حسن بن عجلان، وابنه بركات في نفس السنة، وقرر للشريف ألف دينار تحمل إليه كل سنة مقابل ترك المكوس على الخضراوات بمكة^(٣).

ومع بدء عملية تجويز المراكب التجارية الهندية منذ سنة ٨٢٥هـ / ١٤٢١ م، ووصولها إلى ميناء جدة^(٤). بدأت تظهر أطماع السلاطين في مكوس هذه المراكب، خاصة بعد ازدياد عددها سنة ٨٢٨هـ / ١٤٢٤م، حيث بلغت أربعة عشر مركب، "فأحب السلطان (الأشرف برسباي) أخذ مكوسها لنفسه"^(٥). فأرسل سعد الدين إبراهيم بن المرة معززا بتجريدة عسكرية، يقودها الأمير أرنبغا اليونسي الناصري^(٦)، أحد أمراء العشرات، لتحصيل مكوس المراكب الواردة إلى ميناء

(١) النهر والي، الإعلام، ص ٢٠٥.

(٢) المظفر أحمد بن المؤيد: السلطان الملك المظفر أحمد بن المؤيد شيخ، تولى السلطنة سنة ٨٢٤هـ / ١٤٢١م، لمدة ستة أشهر حيث خلع عنها. أبو المحاسن، مورد اللطافة، ج ٢ / ١٤٠؛ أبو المحاسن، النجوم الزاهرة، ج ١٤ / ١٩٧.

(٣) دحلان، أمراء البلد الحرام، ص ٥٩؛ السنجاري، منائح الكرم، ج ٢ / ٤٢٩.

(٤) المقرئ، السلوك، ج ٧ / ١١١؛ صالح، تجارة البحر الأحمر، ص ١٦٣.

(٥) المقرئ، السلوك، ج ٧ / ١١١؛ ابن فهد، إتخاف الوري، ج ٣ / ٦٢٠؛ صالح، تجار البحر الأحمر، ص ١٦٤.

(٦) أرنبغا الناصري: سيف الدين أرنبغا بن عبدالله اليونسي الناصري، كان شجاعاً مقداماً، نال وظائف متعددة في عهد الأشرف برسباي، (ت ٨٥٧هـ / ١٤٥٣م). أبو المحاسن، النجوم الزاهرة، ج ١٦ / ١٦٣؛ السنجاري، منائح الكرم، ج ٢ / ٤٣٣.

جدة^(١). فبلغ مقدار ما حصل من المكوس في السنة التالية زيادة على سبعين ألف دينار، حُمِلت إلى الخزانة بالقاهرة^(٢). فجاء للناس ما لا عهد لهم بمثله^(٣).

ومنذ تلك السنة (٨٢٨هـ / ١٤٢٤م)، أصبح نظر جدة وظيفة سلطانية يخلع على متوليها، ويتوجه إليها في كل سنة، ألوان ورود المراكب ليأخذ مكوسها^(٤). كما أخذت المظالم بالازدياد، فرُسم بسفر تجار الشام إلى القاهرة مع قافلة الحاج، لتحصل منهم المكوس عما ابتاعوه من السلع الشرقية^(٥). وجار مباشروا الخاص وأعوانهم في تفتيش التجار والحجاج وتمكيس بضائعهم عند قدومهم إلى القاهرة، حتى أخذوا من المرأة الفقيرة مكس النطع الصغير عشرة دراهم^(٦).

وتمكن السلطان الأشرف برسباي، سنة ٨٢٩هـ / ١٤٢٥م، من استصفاء مكوس جدة كاملة له، واشترط على شريف مكة بركات بن حسن بن عجلان أن يلتزم بإرسال عشرة آلاف دينار سنوياً إلى الخزانة بالقاهرة، ويقوم بما تأخر على والده، وهو مبلغ خمسة وعشرون ألف دينار من أصل ثلاثين ألفاً، كان قد التزم بها. وأن لا يتعرض الشريف لما يؤخذ من عشور

(١) المقرئزي، السلوك، ج٧/ ١١١، ١١٢؛ أبو المحاسن، النجوم الزاهرة، ج١٤/ ١٠٧، ١٠٨؛ ابن فهد، إتحاف الوري، ج٣/ ٦٢٠؛ السنجاري، منائح الكرم، ج٢/ ٤٣٣، ٤٣٤، المكي، التاريخ القويم، م١/ ج٢/ ٢٢٣.

(٢) المقرئزي، السلوك، ج٧/ ١٢٩؛ ابن فهد، إتحاف الوري، ج٣/ ٦٢١؛ السنجاري، منائح الكرم، ج٢/ ٤٣٤؛ المكي، التاريخ القويم، م١/ ج٢/ ٢٢٤.

(٣) المقرئزي، السلوك، ج٧/ ١٢٩؛ ابن فهد، إتحاف الوري، ج٣/ ٦٢١.

(٤) المقرئزي، السلوك، ج٧/ ١٢٩؛ ابن فهد، إتحاف الوري، ج٣/ ٦٢١؛ السنجاري، منائح الكرم، ج٢/ ٤٣٣.

(٥) ابن فهد، إتحاف الوري، ج٣/ ٦٢١؛ المقرئزي، السلوك، ج٧/ ١٢٨، ١٤٦.

(٦) المصدر السابق، ج٣/ ٦٢٢؛ المصدر السابق، ج٧/ ١٢٨.

بضائع التجار الواصلة إلى ميناء جدة^(١). وبذلك أصبحت عشور جدة خالصة للسلطان، إضافة إلى مبلغ يدفعه الشريف سنوياً مقابل الخلع عليه في إمرة مكة.

وفي نفس السنة ٨٢٩هـ/١٤٢٥م، وصل إلى ميناء جدة بدر الدين محمد السنيي، مباشراً للديوان في جدة، وحصل عشور مراكب الهند المجورة إلى جدة، نقداً عن كل جونية ثمانية دنائير أفلورية، مضافاً لها رسماً أفلورياً، وجهزت وحملت إلى القاهرة بحراً^(٢).

وتولى سعد الدين بن المرة جمع مكوس موسم سنة ٨٣٠هـ/١٤٢٦م في جدة، وجعل رواتب الموظفين والقائمين على جامع جدة كالإمام والخطيب والمؤذن على مكس المراكب حسبما ورد في المراسيم، "إن كان فيه (المركب)، دقيق بعشر فردة دقيق أو قمح... وكذلك يكون مكس كل قطعة في المراكب... (ليوضع) في الحواصل ويصرف منه لأرباب الوظائف ومعلومهم"^(٣).

وفي سنة ٨٣١هـ/١٤٢٧م، جأر التجار الشاميون بالشكوى من تكليفهم بالحضور من مكة إلى القاهرة، صحبة قافلة الحاج لتمكيس سلعهم، فأعفوا من ذلك. على أن يؤخذ منهم بمكة عن كل حمل قل ثمنه أو كثر ثلاثة دنائير ونصف الدينار، وإذا حملوا بضائعهم إلى

(١) ابن فهد، إتحاف الوري، ج ٣/ ٦٣٢؛ القرمانى، أخبار الدول، م ٢/ ٣٤٥؛ صالح، تجارة البحر الأحمر، ص ١٧٠.

(٢) ابن فهد، إتحاف الوري، ج ٣/ ٦٣٣. الجونية: ربما هي السلة التي ينقل بها الفلفل، فقد كانت السفن الهندية تنقل الفلفل بالسلال، وتبلغ حمولة السفينة الواحدة ألف سلة من الفلفل. ماركو بولو، رحلات، ج ٣/ ١٣.

(٣) ابن فهد، إتحاف الوري، ج ٣/ ٦٣٨.

دمشق، يؤخذ مكسها منهم هناك على ما جرت به العادة^(١). إلا أن ذلك نقض في العام التالي، وألزموا بالحضور إلى القاهرة^(٢).

وكان سعد الدين إبراهيم بن المرة قد توجه في موسم هذه السنة لتحصيل عشور المراكب. فحاول الشريف بركات بن حسن بن عجلان استعادة ما كان والده يحصله من مكوس التجار، إلا أن تجريدة مملوكية منعه من ذلك. وبلغ مقدار ما حصل في هذا الموسم، (٨٣١هـ / ١٤٢٧م)، ما بين بهار وشاشات ونقد نحو خمسين ألف دينار^(٣).

وعليه فإن العشور كانت تحصل نقداً أو عيناً. ويؤيد ذلك ما أورده الصيرفي أيضاً، إذ قال: "وإذا وصلت المراكب إلى جدة، أخذ منها المكوس فلفلاً وغير ذلك"^(٤).

أمّا قيمة تلك المكوس، فكان يؤخذ من المراكب الهندية عشر قيمة البضائع، وأصدر السلطان برسباي مرسوماً يقضي، بأن يؤخذ عشرين من التجار الشاميين والمصريين القادمين إلى جدة بسلع اليمن. ومصادرة سلع التجار اليمنيين لصالح السلطان، وذلك في محاولة من السلطان برسباي تشجيع التجارة بميناء جدة على حساب ميناء عدن. إلا أن مرسوم العشور هذا لم يتم العمل به، واستمر النظار بتحصيل العشر كما كان سابقاً^(٥). وفي ذلك دلالة واضحة على حرب الموانئ التي قامت بين عدن وجدة وسياسة السلاطين تجاه ذلك.

(١) المقرئزي، السلوك، ج٧ / ١٧٠؛ لبيب، التجار الكارمية، ص ٤٤؛ فهمي، طرق التجارة الدولية، ص ٢٧٩؛ السليمان، جدة، ص ٩٤٤.

(٢) المقرئزي، السلوك، ج٧ / ١٨٥؛ الصيرفي، نزهة النفوس، ج٣ / ١٤٥؛ لبيب، التجار الكارمية، ص ٤٤.

(٣) المقرئزي، السلوك، ج٧ / ١٦٨، ١٧٨.

(٤) الصيرفي، نزهة النفوس، ج٣ / ١٨٥.

(٥) الصيرفي، نزهة النفوس، ج٣ / ٣٠٢؛ المقرئزي، السلوك، ج٧ / ٢٧٧. لبيب، التجار الكارمية، ص ٤٦؛ السليمان، علاقة مصر بالحجاز، ص ٢٦٥؛ عبد العال، بنو رسول، ص ٤٥٩.

ثم رأى السلطان الأشرف برسباي، أن ينعم على شريف مكة بركات بن حسن بن عجلان بشيء من عشور جدة، فأصدر مرسومه سنة ٨٣٢هـ / ١٤٢٨م، "بأن تلت ما يتحصل من عشور المراكب الهندية يكون لأمير مكة، والتلتان لصاحب مصر"^(١). ثم أصدر مرسوما آخر سنة ٨٤٠هـ / ١٤٣٦م، يقضي بأن يكون نصف عشور جدة من المراكب الهندية لأمير مكة^(٢).

وتبع السلطان الظاهر جقمق سياسة الأشرف برسباي تجاه تقاسم مكوس جدة مع الأشراف. فجعل ربع متحصلها للأشراف، وثلاثة أرباع للخزينة في القاهرة^(٣).

ويعتقد أن إجراءات السلاطين هذه جاءت لتخفف من شكوى الأشراف الذين حاولوا استعادة ما كان يحصل عليه من سبقهم من الأشراف. إضافة إلى حدة الانتقادات التي وجهت إلى السلطان الأشرف برسباي من قبل معين الدين شاه رخ، ملك المشرق، والتي أنكر فيها على السلطان برسباي أخذ مكوس غير شرعية^(٤).

وتجدر الإشارة إلى موقف الفقهاء من هذه المكوس، فقد أراد السلطان الظاهر جقمق الاستناد إلى مبرر شرعي. فأصدر قضاة المذاهب الفقهية الأربعة فتوى بجواز أخذ المكس وصرفه، وبرروا ذلك، "بأن التجار كانوا يردون إلى عدن من بلاد اليمن، فيظلمون بأخذ أكثر أموالهم، وأنهم رغبوا في القدوم إلى جدة ليحتسبوا بالسلطان، وسألوا أن يدفعوا عشر أموالهم...

(١) دحلان، أمراء البلد الحرام، ص ٦٢؛ السنجاري، منائح الكرم، ج ٣ / ٢١ - ٢٢.

(٢) المصدر السابق، ص ٦٢؛ المصدر السابق، ج ٣ / ٢٥ - ٢٦، المكي، التاريخ القويم، م ١ / ج ٢ / ٢٢٦؛ صالح، تجارة البحر الأحمر، ص ١٧٠.

(٣) السنجاري، منائح الكرم / ج ٣ / ٣٥ - ٣٦؛ المكي، التاريخ القويم، م ١ / ج ٢ / ٢٢٦.

(٤) المقرئ، السلوك، ج ٧ / ٤٤٩ - ٤٥٠؛ ليبب، التجار الكارمية، ص ٤٩؛ مورتل، الأحوال السياسية والاقتصادية، ص ١٨٧.

معين الدين شاه رخ: معين الدين شاه رخ بن تيمور لنگ، صاحب خراسان وجرجان وخوارزم وما وراء النهر، وغالب ممالك الشرق. أبو المحاسن، النجوم الزاهرة، ج ١٥ / ٢٢٤.

فاحتاج السلطان إلى صرف مال كبير في عسكر يبعثه إلى مكة...^(١)، لذلك أجازوا المكس. وسخط الناس والمؤرخ المقرئزي سخطاً عظيماً على الفقهاء، فرأى المقرئزي: "أنهم اعتادوا اتباع أهواء الملوك، خوفاً على مناصبهم أن يعزلوا منها، وأن هذه الفتوى بهذه الحادثة من جنس ما تقدم من الفتاوى"^(٢)، أي أن الفقهاء لهم سوابق في ذلك. ويتابع المقرئزي قوله: "إن ذلك كله مكس، لا يحل تناوله، ولا الأكل منه، وأن الأكل منه فاسق، لا تقبل شهادته لسقوط عدالته، ولكن الهوى يعمي ويصم"^(٣).

وبلغ من شدة عسف وظلم نظار جدة في جباية المكوس، أن بعض التجار كان لا يبقى بأيديهم شيئاً من أموالهم. وهذا ما دعا بعض التجار سنة ٨٥١هـ/١٤٤٧م، الهرب من جدة إلى مكة، والاحتماء بالمسجد الحرام هرباً من ظلم شاد جدة الأمير جانبك الظاهري، وقدموا شكاوهم للقاضي الشافعي، فأرسل شاد جدة كتابه الذي بين فيه "أنه لا غرض له عندهم"، فأيد القاضي شاد جدة، وأذيق التجار ألوان العذاب^(٤).

ودفعت حاجة السلطان الأشرف قايتباي للأموال، أن يصدر مراسيمه سنة ٨٨١هـ/١٤٧٦م يمنع بها إرسال البضائع الصادرة إلى الهند من جدة إلى عدن، حتى لا تدخل مراكب الهند ميناء عدن، وتكون ملزمة بالقدوم إلى ميناء جدة^(٥)، لينم تحصيل العشور على سلعتها. وكان ذلك على أثر زيادة النشاط التجاري في ميناء عدن، حيث قلّ الوارد إلى جدة. وتضمن

(١) المقرئزي، السلوك، ج٧/٤٥٠؛ لبيب، التجار الكارمية، ص ٤٨-٤٩.

(٢) المصدر السابق، ج٧/٤٥٠؛ السليمان، علاقة مصر بالحجاز، ص ٢١٧.

(٣) المصدر السابق، ج٧/٤٥٠؛ السليمان، علاقة مصر بالحجاز، ص ٢١٨؛ الأشقر، تجارة التوابل، ص ٢٣٤، هامش (١٢٠).

(٤) السخاوي، التبر المسبوك، ١٧٥-١٧٦؛ لبيب، التجار الكارمية، ص ٤٧-٤٨؛ السليمان، علاقة مصر بالحجاز، ص ٢١٨.

(٥) السنجاري، منائح الكرم، ج٣/٧٦-٧٧؛ المكي، التاريخ القويم، م ١ ج ٢/٢٢٦-٢٢٧.

المرسوم أيضاً أن الواصل من سلع الهند، تكون العشور المتحصلة عليه مناصفة بين السلطان والشريف^(١). ومن مات بجدة ومكة من التجار ولم يكن له وارث، وكانت ورثته تقل عن ألف دينار فهي للشريف، وإن زادت عن ذلك فهي للسلطان^(٢). ثم قام السلطان قايتباي بإبطال بعض المكوس في مكة سنة ٨٨٤هـ/١٤٧٩م للتخفيف عن أهلها وحاجاتها^(٣).

ومنذ بداية القرن العاشر الهجري/السادس عشر الميلادي، بدأت جدة تفقد مكانتها التجارية نتيجة لظهور خطر البرتغال في المحيط الهندي. فأخذ شاد جدة يجور على التجار في تحصيل العشور^(٤). وتضاعف أمر المكوس سنة ٩٠٨هـ/١٥٠٢م، عندما تولى علي بن أبي الجود ديوان الوزارة وديوان الخاص حتى "أخرب ثغر الاسكندرية ودمياط وبندر جدة، وغير ذلك من الثغور، بسبب مصادرات التجار، فتلاشى أمر الثغور"^(٥).

وهكذا تلاشى أمر جدة نتيجة الظهور خطر البرتغال، والسياسة الجائرة في تحصيل المكوس والرسوم، حيث أصبح العشر يجبي عشرة أمثال^(٦). بعد أن وصل دخل ميناء جدة في أوج ازدهاره إلى مائتي ألف دينار في كل سنة وربما يزيد أو ينقص^(٧). أما ميناء ينبع المجاور له، فبلغ مقدار دخله السنوي ثلاثين ألف دينار^(٨).

(١) السنجاري، منائح الكرم، ج ٣/ ٧٧؛ المكي، التاريخ القويم، م ١ ج ٢/ ٢٢٧.

(٢) المكي، التاريخ القويم، م ١ ج ٢/ ٢٢٧؛ السليمان، جدة، ص ٩٤٥.

(٣) القرمانلي، أخبار الدول، م ٢/ ٣١٩.

(٤) ابن إياس، بدائع الزهور، ج ٤/ ٢٨٧.

(٥) المصدر السابق، ج ٤/ ٤٥، ٤٦؛ عاشور، بحوث ودراسات، ص ٣٧١.

(٦) المصدر السابق، ج ٤/ ٤٢٤؛ طرخان، مصر في عصر دولة المماليك، ص ٢٩٠؛ عاشور، بحوث

ودراسات، ص ٣٧٢.

(٧) ابن شاهين، زبدة كشف الممالك، ص ١٢.

(٨) المصدر السابق، ص ١٤؛ فيمي، طرق التجارة الدولية، ص ١٤٠.

أما ميناء السرين الواقع على الساحل اليمني للبحر الأحمر، فكان يشكل مصدر دخل، في فترة من الفترات لأشراف مكة، ووالي إقليم تهامة^(١). فقد أشار الإدريسي، لذلك بقوله: "ولواليه وجابيه شيء معلوم ورسم ملزوم، على المراكب الصاعدة والنازلة من اليمن بالتجارات والمنافع والرقيق، وجباياته المحصلة، يصل نصفها إلى صاحب تهامة، ونصفها الثاني يصل إلى الهاشمي بمكة"^(٢).

وكان لصاحب جزيرة دهلك، المحطة التجارية الواقعة على طريق التجار ضرائب على المراكب المارة بها^(٣). وكذلك صاحب جزيرة سواكن، حيث كان له ضرائب على مراكب الكارم^(٤). وحصلت المكوس في مدينة زبيد، فكان لها جباياتها على الصادر والوارد^(٥).

أمّا عدن "دهليز الصين" كما سماها المقدسي^(٦)، فقد اكتسبت أهمية خاصة على مرّ العصور، وتعاقب الدول على اليمن، لما تمثله من سوق عالمية للتجارة، ومورد مالي هام للدول القائمة في اليمن.

ولضبط عملية تحصيل العشور والرسوم على السلع الواردة والصادرة في ميناء عدن، قام الولاة فيها منذ العصر الأيوبي بإجراءات تنظيمية تسهل تحصيل العشور والرسوم وتضبطها. ومن تلك الإجراءات بناء الفرضة، حيث جعل لها بابان، باب إلى الساحل تدخل

(١) تهامة: إقليم من اليمن، وهو ما أصرح منها إلى حدّ باديتها ومكة. ياقوت، معجم البلدان، ج ٢/ ٦٣.

(٢) الإدريسي، نزهة المشتاق، ج ١/ ١٣٨؛ وانظر كذلك المقدسي، أحسن التقاسيم، ص ٩٨.

(٣) ابن سعيد، بسط الأرض، ص ٥١؛ المقدسي، أحسن التقاسيم، ص ٩٨.

(٤) المصدر السابق، ص ٥١؛ أبو الفداء، تقويم لبلدان، ص ٣٧١؛ لبيب، التجار الكارمية، ص ١٩.

(٥) ابن الوردي، خريدة العجائب، ص ٧٧.

(٦) المقدسي، أحسن التقاسيم، ص ٨٤.

منه البضائع التي تعشّر، وآخر إلى المدينة، تخرج منها البضائع بعد أن تعشّر^(١). وكان يتم نزع أشرعة السفينة وساريتها ودفتها، عند رسوها في الميناء، لعدم تمكينها من الإقلاع قبل دفع الرسوم المقررة^(٢).

وتجدر الإشارة إلى أهمية ميناء عدن المالية في أواخر العصر الأيوبي، فكانت عدّة السفن التجارية التي ترسو في ميناء عدن تتراوح ما بين سبعين وثمانين مركبا، قد تنقص أو تزيد، وبلغ مقدار العشور المحصلة عن بعضها ثمانين ألف دينار، وبذا يكون دخل ميناء عدن من تجارة الشرق الأقصى حوالي خمسة ملايين دينار ذهبي في الموسم الواحد، وهذا مبلغ كبير. وكان دخل عدن يرسل إلى حصن تعز، حيث يقيم السلطان أو نائبه. وقد بلغ في كل عام أربع خزائن، تحتوي كل خزانة على ما يقدر بمائة وخمسين ألف دينار أو يزيد^(٣).

ومنذ سنة ٦٢٤هـ / ١٢٢٦م، وهي السنة التي دخل فيها نور الدين عمر بن علي بن رسول^(٤) سلطان الرسولين عدن، بدأت أهمية ميناء عدن تتخفّض، نتيجة للسياسة التي انتهجها هذا السلطان. فقد احتكر شراء السلع بالأسعار والأوزان التي يحددها، ثم يتولى نوابه بيعها بأثمان باهظة، وأوزان تنقص عن تلك التي اشتراها بها، أو يقوم بطرحها على التجار. فحقّق من ذلك أرباحا طائلة^(٥). ولكنها كانت على حساب سمعة ميناء عدن وازدهاره.

-
- (١) أبو مخرمة، تاريخ ثغر عدن، ج ١ / ١٤؛ ابن المجاور، تأريخ المستبصر، ص ١٢٨.
 - (٢) فارتيماء، رحلات فارتيماء، ص ٦٨.
 - (٣) ابن المجاور، تأريخ المستبصر، ص ١٤٤-١٤٥؛ أبو مخرمة، تاريخ ثغر عدن، ج ١ / ٦٥؛ عبدالعال، بنو رسول، ص ٣٨٩.
 - (٤) نور الدين عمر: السلطان الملك المنصور عمر بن علي بن رسول، أبو الفتح الملقب نور الدين، صاحب اليمن، وأول من ملك من بني رسول وذلك سنة ٦٢٦هـ / ١٢٢٨م، قتل سنة ٦٤٧هـ / ١٢٤٩م. أبو مخرمة، تاريخ ثغر عدن، ج ٢ / ١٧٤-١٧٩.
 - (٥) أبو مخرمة، تاريخ ثغر عدن، ج ١ / ٦٨-٦٩؛ ابن المجاور، تأريخ المستبصر، ص ١٤٧-١٤٨؛ عبدالعال، بنو رسول، ص ٣٩٠.

ويحصل في عدن عن السلع الواردة إليها، أو الصادرة منها خمسة أنواع من العشور هي: عشور الفرضة، وتؤخذ على السلع، وكانت تقدر على بعض السلع حسب وحدة الوزن، فالفل فل مثلاً وحدة وزنها البُهار، فكان يؤخذ على كل بُهار من الفل ثمانية دنانير. أما القرنفل والكافور والزعفران، فكان وحدة وزنها (الفراسلة) فكان يؤخذ على فراسلة القرنفل عشرة دنانير. كما فرضت عشور بصيغ متنوعة على بضائع أخرى: كالرقيق والنيل والثياب والضأن. فكان يؤخذ على رأس الضأن ربع دينار، ورأس الرقيق ديناراً^(١).

وكانت بعض السلع معفاة من الرسوم والضرائب، وغالبها من المواد التموينية التي تحتاجها اليمن، كالحنطة والدقيق والسكر والأرز، وزيت الزيتون وعسل النحل، والزيتون المملح والسمسم والصابون والتمر المقلد (وهو الذي استخرج نواه)، والسمك المملح، إن كان برأس أخذ عليه، وإن كان بلا رأس لا يؤخذ عليه، والنعال الهندية، والتيس والمعز. وكانت هذه السلع تصل اليمن من مصر والهند والحبشة^(٢). ويعتقد أن ولاية عدن كانوا يقومون بتحصيل الرسوم والضرائب عن هذه السلع في بعض الأوقات. ويقوم السلاطين بإبطالها عندما يزورون ميناء عدن. مثلما فعل السلطان الملك المجاهد علي بن طاهر عندما زار ميناء عدن سنة ٨٦٨هـ / ١٤٦٣م، وأبطل المكوس عن الليمون والعسل والموز والسمك^(٣).

(١) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص ١٤٠، ١٤١، ١٤٣؛ أبو مخرمة، تاريخ ثغر عدن، ج ١/٥٩، ٦٠، إبراهيم، عدن، ص ٢٨٤، ٢٨٥.

(٢) أبو مخرمة، تاريخ ثغر عدن، ج ١/ ٦٢-٦٣؛ ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص ١٤٢-١٤٣.

(٣) ابن الديبع، قرة العيون، ص ٤١٣؛ ابن الديبع، بغية المستفيد، ص ١٤٦. الملك المجاهد علي بن طاهر بن معوضة، ثاني سلاطين اليمن الطاهريين، تولى بعد أخيه الظافر الأول عامر بن طاهر، كان كيساً حكيماً أحسن السياسة وتدبير شؤون المملكة. توفي سنة ٨٨٣هـ / ١٤٧٨م. الحنبلي، شذرات الذهب، ج ٤/ ٣٣٨.

والنوع الثاني من العشور، هي عشور الشواني، وكانت قد قرّرت منذ العصر الأيوبي مقابل خروج الشواني لحماية المراكب التجارية في البحر الهندي. واستمر الولاية بتحصيلها، سواء خرجت السفن الحربية للحماية أم لم تخرج. وقد بلغت قيمة عشور الشواني ديناراً عن كل مائة دينار، أي بنسبة ١% من قيمة ما يحمله المركب التجاري^(١).

وشكّلت عشور دار الوكالة التي أسست في عدن سنة ٦٢٥هـ/ ١٢٢٧م، النوع الثالث من تلك العشور، وتبلغ قيمتها قيراطاً من كل دينار^(٢). وتليها الزكاة حيث كانت تحصل عن كل بضاعة لم يؤخذ عليها عشور. ثم الدلالة، وهو ما يحصل عليه الدلال، مقابل بيعه للسلع، وتبلغ قيمة الدلالة ديناراً عن كل مائة دينار^(٣). ومع هذه العشور، كانت معاناة التجار كبيرة في ميناء عدن. فقد يحدث أن سلع بعض التجار تؤخذ جميعها كعشور، أو قد يكون التاجر خاسراً في إحدى الصفقات، نتيجة لكثرة العشور والرسوم التي يدفعها، والتشدد في تحصيلها من التجار. مثلما حدث مع الناخوذة عثمان بن عمر الأمدي. فقد أحضر معه مئتين عود دُون، (غير جيدة) فلما جاء وقت المحاسبة، قُدِّر ثمن مَنُ العود بسنة دنانير، ثم بدأ حساب العشور كالتالي: دينار ونصف عشور الميناء، وثلاثة أرباع الدينار عشور شواني، وقوّم ثمن مَنُ العود في دار الوكالة بخمسة وعشرين ديناراً، عشورها ثمانية دنانير، وعشور الزكاة دينار وربع،

(١) أبو مخرمة، تاريخ ثغر عدن، ج ١/ ٦١-٦٢؛ ابن المجاور، تأريخ المستبصر، ص ١٤١-١٤٢؛ إبراهيم، عدن، ص ٢٨٤. والشواني: جمع شونة، وهي السفينة الحربية الكبيرة، وكانت من القطع الحربية التي يتكون منها الأسطول الإسلامي. مجهول، تاريخ الدولة الرسولية، ص ٤١-٤٢؛ النخيلي: درويش، السفن الإسلامية على حروف المعجم، دار المعارف، مصر، ط ٢، ١٩٧٩، ص ٨٣؛ باوزير، ميناء عدن، ص ٣٢.

(٢) ابن المجاور، تأريخ المستبصر، ص ١٤٣؛ أبو مخرمة، تاريخ ثغر عدن، ج ١/ ٦٤.

(٣) ابن المجاور، تأريخ المستبصر، ص ١٤٣، ١٤٦؛ أبو مخرمة، تاريخ ثغر عدن، ج ١/ ٦٣-٦٤، ٦٧.

وعشور الدلالة نصف ديناراً، فبلغ مجموع العشور خمسة عشر ديناراً، خرج منها ثمن العود ستة دنانير، فأصبح التاجر مديناً بتسعة دنانير^(١).

وهكذا يصبح مع التاجر، "لا شيء في لا شيء" كما قال ابن المجاور^(٢)، وهذا ما جعله يقول أيضاً واصفاً المعاملة في فرضة عدن: "والفرضة كالمحشر فيه المناقشة والمحاسبة والوزن والعدد، فإن كان رابحاً طاب قلبه وإن كان خاسراً اغتم"^(٣). ويؤكد ذلك ماركوبولو بقوله: "ويجمع سلطان عدن كنوزاً طائلة، مما يجمعه من المكوس التي يفرضها على البضائع"^(٤).

استمر السلاطين الرسوليون بتحصيل العشور في ميناء عدن من خلال ولايتهم، كما كان الحال عليه في العصر الأيوبي، وبداية الدولة الرسولية. بل تجاوزوا ذلك حتى أنهم أخذوا العشور على السلع القادمة على شكل صدقة للحرمين الشريفين. ففي سنة ٧٠٣هـ / ١٣٠٣م، وصل إلى ميناء عدن، عبدالعزيز بن منصور الحلبي قادماً من بلاد الصين، ومعه مختلف أنواع السلع، ومال عظيم. فنقرّر عشور ما وصل به إلى عدن، ثلاثمائة ألف درهم على الرغم أن ذلك صدقة من بعض التجار المقيمين في الصين^(٥).

(١) ابن المجاور، تأريخ المستبصر، ص ١٤٤؛ أبو مخرمة، تاريخ ثغر عدن، ج ١/ ٦٤-٦٥؛ إبراهيم، عدن، ص ٢٩١.

(٢) ابن المجاور، تأريخ المستبصر، ص ١٤٨؛ وانظر: أبو مخرمة، تاريخ ثغر عدن، ج ١/ ٦٩.

(٣) المصدر السابق، ص ١٢٨؛ وانظر: أبو مخرمة، تاريخ ثغر عدن، ج ١/ ٤٨.

(٤) ماركوبولو، رحلات، ج ٣/ ٩١.

(٥) الخزرجي، العقود اللؤلؤية، ج ١/ ٢٩٠.

وبلغ من عسف وظلم ولاية عدن في جباية العشور، أن اشتكى تجار الكارم من ذلك للسلطان الناصر محمد بن قلاوون سنة ٧٠٤هـ/١٣٠٤م^(١)، وصادر البعض منهم الهدايا المارة بعدن إلى القاهرة^(٢).

ولعل في هذه الأمثلة السابقة، ما يوضح صورة الظلم التي كانت تلحق بالتجار في ميناء عدن، وجشع الولاة وتشددهم في جمع العشور. فانعكس أثر ذلك بشكل سلبي على ازدهار الحركة التجارية في ميناء عدن.

وعلى أية حال، كانت عدن تؤمن في كل عام للدول الرسولية ومن بعدها الطاهرية، مبلغاً كبيراً من المال. وأن اختلفت قيمته من فترة لأخرى تبعاً لازدهار الحركة التجارية فيها. فقد أشارت المصادر إلى خزانة عدن في أدنى مستوياتها بأنها "خزانة جيدة"^(٣). وعندما تكون قيمتها مرتفعة، تشير المصادر إلى ذلك ببيان عدد اللكوك التي تحتويها. فقد ذكر أنها كانت في سنة ٨١٣هـ/٤١٠م تحتوي على عشرة لكوك. وفي سنة ٨٣٤هـ/٤٣٠م، خمسة لكوك^(٤). وعادة كانت خزانة عدن ترفع سنوياً من عدن إلى تعز أو حصن الدملوه، حيث يقيم السلطان، وصحبته هدايا التجار للسلطان^(٥).

(١) Subhi, op, cit, p 68.

(٢) المقرئزي، السلوك، ج٣/ ١٣١، ١٣٢.

(٣) أبو مخرمة، تاريخ ثغر عدن، ج٢/ ١٤١؛ الخزرجي، العقود اللؤلؤية، ج٢/ ١٢٠، ٢٠١؛ ابن الديبع، قرة العيون، ص ٣٨٥؛ مجهول، تاريخ الدولة الرسولية، ص ٢٤٢، ص ٢٤٩.

(٤) مجهول، تاريخ الدولة الرسولية، ص ١٦٠، ص ٢٤٢. لكوك: مفرداً لك، وكأنه قدر معلوم من الذهب، ويعطي معنى الكثرة. ابن الديبع، قرة العيون، ص ٣٨٤. اللك الواحد يساوي مائة ألف دينار. القلقشندي، صبح الأعشى، ج٥/ ٧٤؛ باوزير، عدن، ص ٣٣؛ الحبيشي، اليمن، ص ١٣٥.

(٥) الخزرجي، العقود اللؤلؤية، ج٢/ ١٢٠؛ مجهول، تاريخ الدولة الرسولية، ص ١٦٠، ٢٤٢، ٢٧٠، حصن الدملوه: حصن عظيم باليمن سكنه آل زريع، ياقوت، معجم البلدان، ج٢/ ٤٧١. وهو خزانة صاحب اليمن، ويضرب بامتاعه المثل. القلقشندي، صبح الأعشى، ج٥/ ١٢.

ويستنتج أن سبب ارتفاع دخل عدن في بعض السنوات يعود إلى رعاية السلاطين للتجار وتشجيعهم للتجارة عبر هذا الميناء، عن طريق التخفيف عن التجار من المكوس الظالمة المفروضة في عدن. مثلما حدث سنة ٧٨١هـ / ١٣٧٩م، حيث زار السلطان الملك الأشرف أبو العباس إسماعيل بن الأفضل عدن وأبطل المكوس المحدث فيها^(١).

وهكذا فإن مكوس ورسوم موانئ البحر الأحمر شكّلت مورداً هاماً لخزينة دولة المماليك وللدولة الرسولية والظاهرية. وسنحاول بيان دخل هذه الموانئ والمراكز الجمركية في سنوات مختلفة، في الجدول التالي:

(١) أبو مخرمة، تاريخ ثغر عدن، ج ٢/ ٢٠؛ الخزرجي، العقود اللؤلؤية، ج ٢/ ١٤٥. الملك الأشرف أبو العباس إسماعيل بن الأفضل العباس تولى الملك سنة ٧٧٨هـ / ١٣٧٦م، سار سيرة مرضية محمود، توفي سنة ٨٠٤هـ / ١٤٠١م. أبو مخرمة، تاريخ ثغر عدن، ج ٢/ ٢٠-٢١. وذكر الحنبلي أنه توفي سنة ٨٠٣هـ / ١٤٠٠م. الحنبلي، شذرات الذهب، ج ٧/ ٢٦.

جدول المكوس والرسوم في موانئ البحر الأحمر، والمراكز الجمركية البرية

في عصر دولة المماليك خلال سنوات مختلفة

الرقم المتسلسل	اسم الميناء، أو المركز الجمركي	قيمة المكوس والرسوم وأنواعها	المصدر	ملاحظات
١.	عذاب	نصف مكوسها لرئيس البجة، ونصفها الآخر لسلطان مصر. في بداية دولة المماليك، وبعد زيارة ابن بطوطة لعذاب سنة ٧٢٦هـ / ١٣٢٥ م ذكر أن ثلثها لدولة المماليك وثلثين لوالي البجة.	الأندلسي، نزهة المشتاق، ج ١ / ١٣٤، ١٣٥. الحميري، الروض المعطار، ص ٤٢٣. ابن بطوطة، الرحلة، ص ٧١.	
٢.	عذاب	مكوس حجاج/ بلغت على الحاج الواحد سبعة دنائير ونصف. (حتى بداية عهد السلطان الظاهر بيبرس (٦٥٨هـ / ١٢٥٩م). واستقر فيها تحصيل الزكاة بعد ذلك.	ابن جبير، الرحلة، ص ٣٠. القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٣ / ٥٣٨.	شم اسقطت من قبل الظاهر بيبرس.
٣.	القصور	لم تعرف قيمة مكوسها السنوية، ولكنها كانت مركز هاماً لتحصيل المكوس والرسوم. ولم تبلغ حد الواصل عذاب.	القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٣ / ٥٣٦-٥٣٧.	
٤.	قطيا	١٠٠٠ دينار كل يوم، في عصر دولة المماليك الأولى، حيث زارها ابن بطوطة، ٧٢٦هـ / ١٣٢٥م. وذكر ذلك.	ابن بطوطة، الرحلة، ص ٧٢.	
٥.	السويس والطور	"على حد واحد في أخذ المرتب السلطاني" ويبلغ عشر ما يصل إليهما.	القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٣ / ٥٣٨.	
٦.	العقبة	٣٠٠٠ دينار سنوياً، في عصر ياقوت (ت ٦٢٦هـ / ١٢٢٨م).	ياقوت، معجم البلدان، ج ١ / ٢٩٢.	وربما زاد متحصلاً العقبة عن ذلك، فم عصر دولة المماليك.
٧.	مركز جمر ك الحسا	١٠٠٠٠ متقال من الذهب سنوياً. في عصر دولة المماليك.	ابن شاهين، زبدة، ص ١٣٢.	وربما يزيد ذلك أم ينقص تبعاً لازدهار الحركة التجارية.
٨.	ينبع	٣٠٠٠٠ دينار سنوياً خلال العصر المملوكي	ابن شاهين، زبدة، ص ١٤.	
٩.	جدة	٣٠ درهماً عن كل جمل من حاج اليمن ٥٠ درهماً عن كل جمل من حاج مصر	ابن فهد، إتحاف الوري، ج ٣ / ١١٦	ثم ساوى الظاهر بيبرس بينهما، ثم اسقطت هذه المكوس
	جدة	نهب من تجار الكارم بجدة سنة ٧٨٨هـ / ١٣٦٨م، ٦٠٠,٠٠٠ ألف متقال من الذهب.	ابن فهد، إتحاف الوري، ج ٣ / ٣٦٢	
	جدة	رسوم حراسة بين مكة وجدة ٧٠٠٠٠ درهم / سنة ٨٠٠هـ / ١٣٩٧م	ابن فهد، إتحاف الوري، ج ٣ / ٤٠٧	

الرقم المتسلسل	اسم الميناء، أو المركز الجمركي	قيمة المكوس والرسوم وأنواعها	المصدر	ملاحظات
	جدة	رسوم مراكب منكسرة بجدة سنة ٨٠٤هـ / ١٤٠١م ٦٥٠٠٠ متقال من الذهب.	ابن فيد، إتحاف الوري، ج ٣ / ٤٢٥	
	جدة	عشور تجار، ومصادرة الحارس، سنة ٨٠٩هـ / ١٤٠٦م ٤٠٠٠٠ متقال من الذهب.	ابن فيد، إتحاف الوري، ج ٣ / ٤٥١	
	جدة	رسوم السفينة من مراكب الكارم سنة ٨١٩هـ / ١٤١٦م. ١٣٢٠٠ متقال من الذهب.	ابن فيد، إتحاف الوري، ج ٣ / ٥٣١	
	جدة	مصالحة بين الشريف حسن بن عجلان وتجار الكارم سنة ٨٢٢هـ / ١٤١٩م ١٠٠٠٠ أفلوري	ابن فيد، إتحاف الوري، ج ٣ / ٥٦٥	
	جدة	مصالحة بين الشريف والتجار للسماح لهم بالتوجه إلى ينبع سنة ٨٢٣هـ / ١٤٢٠م. ٢٠٠٠ دينار	ابن فيد، إتحاف الوري، ج ٣ / ٥٧١	
	جدة	٧٠٠٠٠ الف دينار مكوس جدة سنة ٨٢٩هـ / ١٤٢٥م.	المقريزي، السلوك، ج ٧ / ١٢٩ ابن فيد، إتحاف الوري، ج ٣ / ٦٢١	
	جدة	٥٠٠٠٠ دينار، مكوس موسم سنة ٨٣١هـ / ١٤٢٧م. عدا البهار والشاش.	المقريزي، السلوك، ج ٧ / ١٦٨، ١٧٨	
	جدة	٥٠٠٠٠ دينار مكوس موسم ٨٥٤هـ / ١٤٥٠م.	السخاوي، التبر المسبوك، ص ٣٢١.	وقد هرب بها شاذ جدة ثم بن بكنتر المؤيدي، إلى ٥ نفس المصدر والصفحة.
	جدة	بلغ متحصله في أوج ازدهاره ٢٠٠٠٠٠ دينار	ابن شاهين، زبدة، ص ١٢.	
١٠.	السرير	لم يعرف مقدار متحصليها، ولكنها كانت في فترة معينة مناصفة بين شرف مكة، ووالي تهامة.	الأدرسي، نزهة المشاق، ج ١ / ١٣٨.	
١١.	دهلك وسواكن	كان يتم تحصيل الضرائب فيها لصاحبها	دهلك وسواكن، ابن سعد، بسط الأرض. ص ٥١. دهلك، أبو الفداء. نقول البلدان، ص ٣٧١.	
١٢.	عدن	سنة ٧٢٣هـ / ١٣٢٣م. خزانة جيدة وبز كثير.	أبو مخرمة، تاريخ ثغر عدن، ج ٢ / ١٤١.	
	عدن	سنة ٧٧٠هـ / ١٣٦٨م. خزانة جيدة، وجملة من هدايا تجار الكارم.	الخزرجي، العقود اللؤلؤية، ج ٢ / ١٢٠؛ مجهول، تاريخ الدولة الرسولية، ص ٦٩.	
	عدن	سنة ٧٩٥هـ / ١٣٩٢م خزانة جيدة.	الخزرجي، العقود اللؤلؤية، ج ٢ / ٢٠١.	
	عدن	سنة ٨٠٢هـ / ١٣٩٩م، خزانة جيدة فيها لكوك من الذهب والفضة والهدايا فُتِرت ب ١٧ لكاً.	ابن النبيع، قرة العيون، ص ٣٨٥؛ مجهول، تاريخ الدولة الرسولية، ص ١٣٠.	

الرقم المتسلسل	اسم الميناء، او المركز الجمركي	قيمة المكوس والرسوم وأنواعها	المصدر	ملاحظات
	عدن	سنة ٨١٣هـ / ١٤١٠م خزانة فيها عشرة لكوك غير التحف والهدايا.	مجيول، تاريخ الدولة الرسولية، ص ١٦٠.	
	عدن	سنة ٨١٧هـ / ١٤١٤م خزانة فيها أكثر من عشرة لكوك وهدايا للتجار.	مجيول، تاريخ الدولة الرسولية ص ١٧٢.	
	عدن	سنة ٨٣٤هـ / ١٤٣٠م خزانة فيها خمسة لكوك، وهدايا وتحف.	مجيول، تاريخ الدولة الرسولية، ص ٢٤٢-٢٤٣.	
	عدن	سنة ٨٣٥هـ / ١٤٣١م خزانة فيها ما يزيد على ثلاثة لكوك.	مجيول، تاريخ الدولة الرسولية، ص ٢٤٩.	
	عدن	٨٣٦هـ / ١٤٣٢م خزانة فيها أربعة لكوك.	مجيول، تاريخ الدولة الرسولية، ص ٢٧٠.	
	عدن	سنة ٨٣٧هـ / ١٤٣٣م خزانة كبيرة ونقد وبز.	مجيول، تاريخ الدولة الرسولية، ص ٢٧٨.	
	عدن	سنة ٨٣٨هـ / ١٤٣٤م خزانة فيها مال وبز الشيء الكثير.	مجيول، تاريخ الدولة الرسولية، ص ٢٨٧، ص ٢٩٤.	
	عدن	سنة ٨٣٩هـ / ١٤٣٥م خزانة جيدة.	مجيول، تاريخ الدولة الرسولية، ص ٣٠٠.	
	عدن	سنة ٨٤٠هـ / ١٤٣٦م خزانة فيها ١٠٠٠٠٠ دينار.	مجيول، تاريخ الدولة الرسولية، ص ٣٠٤.	
١٣.	الإسكندرية	بلغ متحصل ثغر الإسكندرية للديون الشريف خاصة، في كل يوم ألف دينار.	ابن شاهين، زبدة، ص ٣٧.	
١٤.	متفرقة			
	أحد تجار الكارم وهو عبدالعزیز بن منصور الكرمي	بلغ مكس ما أحضره في سنة واحدة (٤٠٠٠٠) أربعين ألف دينار	ابن حجر، الدرر الكامنة، ج ٢/ ٤٩٣-٤٩٤	
١٥.	بندر منبلة (ثغر عدن المحروس)	١,٤٠٧,٠٠٠ دينار، وهدايا: عود عنبر كافور مسك زباد، ومن جميع تحف الهند، وخدام للمغاص.	الحسني، ملخص الفطن، و ١٧	
١٦.	بندر السبعة لزبيد المحروس	٥٠,٠٠٠ دينار وهدايا عبيد وجواري ووصفات حبوش ومما في البحر من تحف المغاص.	المصدر السابق، و ١٧	
١٧.	بندر دهلوك	٢٠,٠٠٠ دينار، وهدايا من سائر التحف والوحوش والصيد والعبيد.	المصدر السابق، و ١٧	
١٨.	البنادر الشامية	٥٠,٠٠٠ دينار، وهدايا من مغاص اللؤلؤ ومن التحف التي يأتي بها الحجاج وخرج مكة المشرفة.	المصدر السابق، و ١٧	
١٩.	عامر من بندر حلي	١٢,٥٠٠ دينار وهدايا من الوصفات المولدة، الجمال المسعودية، والجلود والعسل المسعودي.	المصدر السابق، و ١٧	

ثانياً: دور سلاطين المماليك في تشجيع التجارة عبر موانئ البحر الأحمر

تعددت أوجه تشجيع التجارة، والتجار في موانئ البحر الأحمر من قبل سلاطين دولة المماليك. فاشتملت على المراسيم السلطانية الموجهة للولاء في ولاياتهم، ومراسيم الأمان والتشجيع للتجارية في كافة الأقطار، ونشر الأمن، واسقاط المكوس والتخفيف منها، وإصدار الإعفاءات والمسامحات الجمركية، وبناء المنشآت والمرافق التي تقدم خدماتها للتجار، وتسهيل عمليات التبادل التجاري.

وقد عكست المراسيم السلطانية الصادرة للولاء في ولاياتهم، وبشكل خاص المشتملة على الثغور البحرية والنهرية، كالإسكندرية، وقوص وعيذاب. توجه سلاطين دولة المماليك وسياساتهم في رعاية التجار والحركة التجارية. فقد ورد في المرسوم الصادر عن السلطان المنصور قلاوون لناظر المباشرة^(١) في الإسكندرية، جمال الدين بن بصاص، ما يعبر عن ذلك. وقد جاء فيه: "ويجتهد في تحصيل أمواله وتحسين ذخائره، واستخراج زكاته، وتنمية متاجره، ومعاملة التجار الواردين إليه بالعدل الذي كانوا ألفوه منه، والرفق الذي نقلوا أخباره السارة عنه، فإنهم هدايا البحور، ودوابل الثغور، ومن ألسنتهم يُطلع على ما تُجنّه الصدور، وإذا بذر لهم حب الإحسان نشروا له أجنحة مراكبهم كالطيور، وليعتمد معهم ما تضمنته المراسيم الشريفة المستمرة الحكم إلى آخر وقت، ولا يسلك معهم حالة توجب لهم القلق والتظلم والمقت"^(٢).

(١) لناظر المباشرة: إحدى الوظائف الديوانية، وموضوعها التحدث في الأموال السلطانية بالإسكندرية مما يتحصل من المأخوذ من تجار الفرنج، وسائر المتاجر الواصلة برأ وبحراً، بالقبض والصرف والحمل إلى الأبواب السلطانية. القلقشندي، صبح الأعشى، ج ١١، ٤١٣.

(٢) القلقشندي، صبح الأعشى، ج ١١/٤١٤؛ عاشور، بحوث ودراسات، ص ١٣٦؛ اليوزيكي، تاريخ تجارة مصر، ص ٥٣؛ الأشقر، تجارة التوابل، ص ١١٠.

وجاء في مرسوم تولية لأحد ولادة الوجه القبلي، وصايا وجب عليه أن يلتزم بها، لأهمية هذا الإقليم، إذ هو طريق التجار من القاهرة إلى قوص وعيذاب. ومما ورد فيه: "ونحن نرسم له بأمور يُلزمها، ونوصيه بوصايا يُداومها، أن يكون بنقوى الله عاملاً... لكثرة السُلاك لسبيله... والوراد لنهله، والوفاد من قبله، وهو منهج التجار في التوجه من أبوابنا الشريفة والجواز، وباب اليمن والحجاز، وفي الحقيقة هذا المجاز، يتعين له الحفظ والاحتراز... وتفقد من بالأقاليم من تجاره وصناعه، فخذ بالقيمة ما عند التجار..."^(١).

وفي مرسوم آخر حُث الولاة على رعاية تجار الكارم، لما لذلك من أثر طيب في نفوسهم، ولتشجيعهم. ومما ذكر: "وأكرم قدوم من يرد عليك من الكارم، وقرر بحسن تلقيك أنك أول ما قدمناه لهم من المكارم، فهم سمار كل نادي، ورفاق كل ملاح وحادي، ولا بد أن يتحدث السمار، وتتداول بينهم الأسمار، فاجعل شكرنا دأب ألسنتهم، ومنننا حلية أعناقهم، ومنحنا سببا لاستجلاب رفاقهم، فهم من مواد الإرفاق، وجواد ما يحمل من طرف الآفاق"^(٢).

واستمرت المراسيم الصادرة عن السلاطين للولاة، تتضمن التوصية باطابة قلوب التجار، واستمالة خواطرهم، ومعاملتهم بالعدل والإحسان، ليتوجهوا شاكرين لحسن المعاملة، ويستجلبون غيرهم من التجار^(٣).

ولم يقتصر صدور المراسيم على الولاة فقط، بل تعدى ذلك إلى النواب في الموانئ أيضاً. فقد ورد في المرسوم الشريف الصادر سنة ٧٣٤هـ / ١٣٣٣م لנائب ينبع: "وليؤمن

(١) المصدر السابق، ج ١١/٤٢١، ٤٢٢، ٤٢٣.

(٢) المصدر السابق، ج ١١/٤٣٠؛ لبیب، التجار الكارمية، ص ٣٨-٣٩؛ الأشقر، تجارة التوابل، ص ١١١.

(٣) العسقلاني، الفضل المأثور، ص ١٢٢.

عسكرية لهاتين الجزيرتين وأخضعهما^(١). وبذلك تمكن من تأمين طريق التجار، وضمن حقوقهم في تلك الجزر.

وعندما حج الظاهر بيبرس سنة ٦٦٧هـ / ١٢٦٨م، اشترط على أمير مكة نجم الدين محمد بن الحسن أبي نُمي وعمه بهاء الدين إدريس، ألا يؤخذ بمكة من أحد مكس، ولا يتعرضا لتاجر أو حاج بظلم^(٢). وفي سنة ٦٧٦هـ / ١٢٧٧م، قدم جماعة من التجار من العراق قاصدين مصر، فلما مروا بسيس^(٣)، منعهم صاحبها من المرور، فبلغ الملك الظاهر بيبرس ذلك، فكتب إلى نائب حلب، بأن يكتب إلى نائب سيس: "إن هو تعرض لهم بشيء يساوي درهما واحداً، أخذت عوضه مراراً". فكتب إليه نائب حلب فأطلقهم^(٤).

وما ذكرناه عن السلطان الظاهر بيبرس، يصدق على السلطان المنصور قلاوون. فقد كان يوصي بمعاملة التجار بالعدل والإحسان^(٥). كما أمر بصرف جوازات سفر للتجار الأجانب، وكلف بعض التجار المصريين بتوزيعها في اليمن والهند، في محاولة منه لترغيب التجار بالقدوم إلى مصر والشام. وكانت هذه الجوازات بمثابة أمر إلى سلطات الجمارك بتسهيل سفر هؤلاء التجار وتأمينهم^(٦).

(١) المقرئزي، السلوك، ج ٢ / ٥، ٣٦؛ أبو المحاسن، النجوم الزاهرة، ج ٧ / ١٢٥ - ١٢٦؛ العيني، عقد

الجمان، ج ١ / ٤٢٨؛ هايد، تاريخ التجارة، ج ٢ / ٧٨.

(٢) المقرئزي، الذهب المسبوك، ص ١٠٨؛ المقرئزي، السلوك، ج ٢ / ٥٩؛ ابن فهد، إتحاف الوري، ج ٣ / ٩٣؛ عبد العال، بنو رسول، ص ٣٧٢.

(٣) سيس: بلد من أعظم الثغور الشامية بين انطاكية وطرسوس. ياقوت، معجم البلدان، ج ٣ / ٢٩٧.

(٤) أبو المحاسن، النجوم الزاهرة، ج ٧ / ١٦١.

(٥) المنصوري، التحفة الملوكية، ص ٩٢؛ عاشور: سعيد، مصر والشام في عصر الأيوبيين والمماليك، دار النهضة العربية، بيروت، (د ت)، ص ٢٨٦.

(٦) ابن عبد الظاهر، تشريف الأيام العصور، ص ٥٢؛ هايد، تاريخ التجارة، ج ٢ / ٧٩؛ ليبب، سياسة

مصر التجارية، ص ١٣١؛ Subhi, Egyptian, p 69.

ولم يكن السلطان المنصور قلاوون يسمح لأي من كبار رجال دولته الإساءة إلى التجار أو مصادرتهم. فعندما ساءت سيرة الأمير علم الدين سنجر بن عبدالله الشجاعى سنة ٦٨٧هـ / ١٢٧٧م، وكان وزيراً حيث زاد عسفه وظلمه ومصادرتة للتجار، قام السلطان قلاوون بعزله من منصبه^(١).

وبلغ من اهتمام المنصور قلاوون بتشجيع التجارة الخارجية، أن أصدر مرسوم أمان للتجار الأجانب يمنحهم فيه الحماية والرعاية، ويتعهد بتوفير الأمن والطمأنينة لهم. ويعد مرسومه الذي أصدره سنة ٦٨٧هـ / ١٢٨٨م أشهر مرسوم لتشجيع التجار الذين يتعاملون مع دولة المماليك، وقد وجهه لبلاد الهند والصين واليمن^(٢). ونوّه السلطان في هذا المرسوم إلى ما ينعم به التجار في أقاليم دولته من العدل والإحسان والربح الوفير. كما حث التجار على جلب المماليك والجواري، ووعد التجار بالمسامحات وطيب المقام^(٣).

وقد جاء فيه: "ومن يؤثر الورود إلى ممالكنا، إن أقام أو تردد... فليعزم عزم من قدر الله له في ذلك الخير والخيرة، ويحضر إلى بلاد لا يحتاج ساكنها إلى ميرة، ولا إلى ذخيرة، لأنها في الدنيا جنة عدن لمن قطن، ومسلاة لمن تغرب عن الوطن، ونزهة لا يملها بصر... والمقيم بها في ربيع دائم... وقد عمر العدل أوطانها، وكثر سكانها... وسائر الناس وجميع التجار، لا يخشون فيها من جور، فإن العدل قد

(١) الذهبي، دول الإسلام، ج ٢ / ١٨٨. الأمير علم الدين سنجر بن عبدالله الشجاعى المنصورى، تولى

نيابة الشام، وفتح صيدا بعد حصار كبير بالأمان، وتولى الوزارة للسلطان الناصر محمد بن قلاوون.

توفي بالشام سنة ٧٠٣هـ / ١٣٠٣م. أبو المحاسن، النجوم الزاهرة، ج ٨ / ٩، ١٠، ٤١، ٢١٢.

(٢) ابن عبد الظاهر، تشرىف الأيام والعصور، ص ٢٣٦؛ المقرىزى، السلوك، ج ٢ / ٢٠٥؛ القلقشندي،

صبح الأعشى، ج ١٣ / ٣٣٨ - ٣٣٩؛ ابن الفرات، تاريخ ابن الفرات، م ٨ / ٦٥؛ سرور، دولة بنى

قلاوون، ص ٣٤٣.

(٣) ابن عبد الظاهر، تشرىف الأيام والعصور، ص ٢٣٦؛ القلقشندي، صبح الأعشى، ج ١٣ / ٣٣٩ - ٣٤١؛

ابن الفرات، تاريخ ابن الفرات، م ٨ / ٦٥ - ٦٧.

أجار، فمن وقف على مرسومنا هذا من التجار المقيمين باليمن والهند، والصين والسند، وغيرهم، فليأخذ الأهبة في الإرتحال إليها، والقدوم عليها، ليجد الفعال من المقال أكبر، ويرى إحساننا يقابل في الوفاء بهذه العهود بالأكثر... ومن أحضر معه بضائع من بهار وأصناف تحضرها تجار الكارم، فلا يخاف عليه في حق... ومن أحضر معه منهم ممالك وجواري فله في قيمتهم ما يزيد على ما يريد، والمسامحة بما يتعوضه بثمنهم على المعتاد في أمر من يجلبهم من البلد القريب فكيف من البعيد، لأن رغبتنا مصروفة إلى تكثير الجنود... هذا مرسومنا إلى كل واقف عليه من تجار شأنهم الضرب في الأرض... ليقرأوا ما تيسر لهم من حكمه، ويهتدوا بنجمه...^(١).

وسار السلطان الأشرف خليل بن قلاوون على خطى والده في تشجيع التجار ورعايتهم. فقد أصدر أماناً شريفاً لتجار النبدقية وجنوه وبيزا، وتجار مدن الساحل الأوروبي، منحهم بموجبه حق الدخول لمصر والتعامل مع تجارها^(٢).

كما حرص السلطان الناصر محمد بن قلاوون على متابعة نهج أسلافه في رعاية التجار وحمايتهم. فقد كتب سنة ٧١٠هـ / ١٣١٠م، إلى قسطنطين بن داود صاحب كردستان وتقليس^(٣)، كتاباً يأمره فيه بالوصاية على المسلمين في بلاده، ويستوصي بالمرتدين من التجار، ويطلب مراعاتهم في الوارد والصادر^(٤).

(١) القلقشندي، صبح الأعشى، ج ١٣ / ٣٣٩ - ٣٤٠؛ ابن الفرات، تاريخ ابن الفرات، م ٨ / ٦٥ - ٦٧؛ ابن عبد الظاهر، تشریف الأيام، ص ٢٣٦.

(٢) ابن فضل الله، مسالك الأبصار، ص ٤١ المقدمة؛ صبرة، العلاقات، ص ١٠٠ - ١٠١.

(٣) تقليس: بلد بأرمينية، وهي قصبة ناحية جرزان. ياقوت، معجم البلدان، ج ٢ / ٣٥.

(٤) المنصوري، التحفة الملوكية، ٢٢١.

وعلى المستوى الداخلي، قام السلطان الناصر محمد بما لم يقد به غيره من السلاطين. فقد أبطل الكثير من المكوس المتعلقة بالتجارة، ومنها مكس نصف السمسة، وجباية المراكب في نهر النيل، وما كان يؤخذ على العبيد والجواري الذين يجلبهم التجار، وأبطل وظيفتي الناظر والمستوفي، ورسم بأن يكون في كل إقليم ناظر وأمين حكم لا غير، فسكر الناس والتجار وملوك الدول الأخرى ذلك^(١). ولا شك أن في هذا تشجيع للتجارة الخارجية والداخلية على السواء.

وكانت المسامحات والإعفاءات الجمركية وجهاً آخر من وجوه تشجيع السلاطين للتجار. فقد جرت العادة أن تصدر بعض المسامحات عن السلاطين لبعض التجار، لأهمية السلع التي يحضرونها لدولة المماليك، والتي يمكن أن نطلق عليها "سلعاً استراتيجية" كالخشب اللازم لصناعة السفن، والمعادن والأسلحة، والمماليك لاستخدامهم في الجيش، والرفيق والجواري^(٢). فكان يصدر لهؤلاء التجار مراسيم المسامحة عما يلزمهم من المكوس والرسوم الأخرى. ولا شك أن جهود السلاطين هذه حققت النتيجة المرجوة في مجال استيراد هذه السلع الهامة.

وقد أثبت لنا القلقشندي نص توقيع المسامحة، وهو على الشكل الآتي: "رسم بالأمر الشريف، أن يسامح المجلس السامي (إلى آخر القابه) أدام الله تعالى رفعة بما يجب عليه من الحقوق الديوانية بالديار المصرية والبلاد الشامية، وسائر الممالك الإسلامية، فيما يبيعه

(١) أبو المحاسن، النجوم الزاهرة، ج ٩/ ٣٨، ٣٩، ٤٠. وانظر اسقاط المكوس من قبل سلاطين دولة المماليك سابقاً في هذا الفصل.

(٢) القلقشندي، صبح الأعشى، ج ١٣/ ٣٩؛ هايد، تاريخ التجارة، ج ٢/ ٣٥.

ويبتاعه ويتعوضه من سائر الأصناف خلا الممنوعات، صادراً لا غير، او صادراً ووارداً،
بنظير الممالك الذين ابتاعهم برسم الأبواب الشريفة، بكذا وكذا ألف درهم^(١).

كما شملت المسامحات والإعفاءات التجار الذين يقومون بشراء السلع من دولة
الممالك، من ثمن ما احضروه من سلع وقاموا ببيعها. وكان ينعم على هؤلاء التجار بما
جرت به العادة من الخزانة السلطانية ليكون ذلك أدعى لرجوعه كما يقول العسقلاني^(٢).

ومن أمثلة الإعفاءات والمسامحات الصادرة عن سلاطين الممالك، مسامحة السلطان
الظاهر بيبرس سنة ٦٦١هـ/١٢٦٢م عما كان يؤخذ من رسوم البيع والشراء في الاسكندرية،
وبالغلة ربع دينار عن كل قنطار^(٣). وبهذا الإعفاء يسر إجراء المبادلات التجارية، وعمليات
البيع والشراء.

وكانت مراسيم السلطان الظاهر بيبرس وتوقيعه بالمسامحة والإعفاء، منتشرة بين
أيدي التجار المتنقلين من الديار المصرية إلى بلاد فارس وكرمان. والمتضمنة إعفاؤهم من
رسم الصادر والوارد، وكان يعمل بها حيثما حلّ هؤلاء التجار^(٤).

وعلى نهج السلطان الظاهر بيبرس، سار السلطان المنصور قلاوون، فقد استخدم هذا
الأسلوب لتشجيع التجار والحركة التجارية، وبشكل خاص كبار التجار، ومن أمثلة ذلك،
مسامحته التي كتبها سنة ٦٧٩هـ/١٢٨٠م للتاجر شمس الدين عثمان العجمي، والمتضمنة

(١) القلقشندي، صبح الأعشى، ج٣/٤٠؛ وانظر نماذج أخرى لصيغة نص المسامحة لدى القلقشندي
نفس الجزء والصفحة.

(٢) العسقلاني، الفضل المأثور، ص ١٣٥.

(٣) المقرئزي، السلوك، ج١/٥٦٠؛ العيني، عقد الجمان، ج١/٣٦٣؛ هايد، تاريخ التجارة، ج٢/٧٨.

(٤) أبو المحاسن، النجوم الزاهرة، ج٧/١٦٢.

اسقاط ما على هذا التاجر من زكاة وحقوق ديوانية. وتبلغ ثمانية آلاف درهم على أن يبتاع بها من أصناف السلع صادراً لسفرة واحدة^(١).

وكتب السلطان الناصر محمد بن قلاوون الإعفاءات لبعض التجار، ففي سنة ٧٢٣ هـ/١٣٢٣م قدم التاجر المجد السلمي من الشرق. "قرَّب له السلطان الرواتب السنية، وكتب له مسامحة بمبلغ خمسين ألف درهم في السنة، ومرسوم مسامحة عن نصف مكس تجارته"^(٢). ويعتقد أن مكرمة السلطان هذه، جاءت نتيجة لشهرة هذا التاجر ومكانته التي كان يتمتع بها، ولتشجيعه على التعامل تجارياً مع دولة المماليك. كما حصل التاجر محمد بن المزلق على مسامحة دائمة عن تجارته الصادرة والواردة، بقيمة مائتي ألف درهم، وذلك في عهد السلطان الناصر فرج بن برقوق، ٨٠١-٨١٥ هـ/١٣٩٨-١٤١٢م^(٣).

وأعفى السلطان قايتباي تجار فلورنسا من الرسوم المفروضة على المواد الغذائية التي يحضرونها معهم كمؤنة والبالغة ٣/١ %، وذلك مساواة لهم بالتجار البنادقة، وتشجيعاً للحركة التجارية. كما ساوى بينهم وبين البنادقة في الرسوم الإضافية المفروضة على حمل كل خمسين سفينة، (رسوم صادر)، والبالغة خمسة دوكات، في محاولة من السلطان تشجيع حركة التصدير^(٤).

(١) ابن عبد الظاهر، تشریف الأيام والعصور، ص ٧٥.

(٢) المقرئزي، السلوك، ج ٦٣/٣.

(٣) القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٤١/١٣، ٤٢.

(٤) مرسوم قايتباي، سنة ٨٩٤ هـ/١٤٨٨م، فصل ٢٢، ٢٣. ملحق لدى: فهمي، طرق التجارة الدولية، ص ٤٤٥؛ وانظر الأشقر، تجارة التوابل، ص ٢٤١.

ولم تقف إجراءات سلاطين دولة المماليك عند هذه الأوجه من وجوه تشجيع
التجارة ورعايتهم. بل تعدت ذلك لتشمل إسقاط المكوس، والتخفيف من حدتها^(١).
وتهيئة كافة السبل لنشر الأمن والأمان في الموانئ، وعلى الطرق البرية المؤدية
إليها، وتكليف بعض القبائل بحماية هذه الطرق مقابل إقطاعات كانت تمنح
لرؤسائهم^(٢). لما للتجارة من أثر في تنمية موارد خزينة الدولة.

كما عملوا على إقامة المنشآت، كالخانات والأرصفة والحواصل، في الموانئ
وعلى طول الطرق التجارية البرية المؤدية إلى موانئ البحر الأحمر لتوفير الراحة
للتجار، وتسهيل إجراء عمليات التبادل التجاري، وخزن البضائع ففي ميناء الطور
كان خان للبهار^(٣) وفي ميناء العقبة أقيمت الأرصفة والحواصل (المخازن)^(٤).
واشتمل ميناء جدة على عدة خانات ومخازن كبيرة^(٥). وعلى الطريق البرية الممتدة
عبر قطيا، أقيمت الخانات والحواليات وحفرت آبار المياه^(٦).

-
- (١) المقريزي، السلوك، ج٤، ٢٧٨؛ أبو المحاسن، النجوم الزاهرة، ج٩، ٣٨، ٣٩، ٤٠، ٤٢، ٤٣، ٥١؛ ابن إياس، بدائع الزهور، ق ٢ ج ١٦/١٧. وانظر المكوس من هذا الفصل.
- (٢) المقريزي، السلوك، ج٤، ٢٨٥؛ أبو المحاسن، النجوم الزاهرة، ج٨/١٢٠-١٢١؛ ابن إياس، بدائع الزهور، ق ٢ ج ١/٢٩، ٣٠؛ ابن بطوطة، الرحلة، ص ٧٢. وانظر وسائل حماية الموانئ والطرق التجارية، الفصل الثاني.
- (٣) وثائق ديرسانت كاترين، فلم ٤٧٨، أحداث ١١٠٣م؛ اليازجي، تاريخ تجارة مصر، ص ٦٤-٦٥.
- (٤) ابن إياس، بدائع الزهور، ج٤/١٤٤؛ غوانمة، أيلة، ص ٧٤.
- (٥) ابن الجاور، تأريخ المستبصر، ص ٥١.
- (٦) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٧٢؛ غوانمة، نيابة بيت المقدس ص ٨٩.

وحفلة القاهرة بالأسواق المتخصصة والخانات والقيساريات، لخزن سلع
التجار وبيعها^(١)، والفنادق كفندق الكارم^(٢). وفندق منية أبي الخصيب^(٣) على طريق
النيل النهرى، ومخازن قوص إحدى محطات الكارم^(٤). وحيثما حل التجار وجدوا
المنشآت التي تقدم لهم التسهيلات وترعاهم.

كما حرص سلاطين دولة المماليك على تنشيط التجارة وتشجيع التجار الإيطاليين
والأوروبيين بعقد المعاهدات التجارية معهم. فقد عقد السلطان الظاهر بيبرس عدة معاهدات
تجارية مع جنوه، ومنح البنادقة عدة امتيازات سهلت عليهم سبل المتاجرة، فكانت لهم في
الاسكندرية خاناتهم ومخازنهم وحراسهم وقناصلهم. وكذلك عقد السلطان المنصور قلاوون
عدة اتفاقيات تجارية مع البندقية وجنوه وبيزا. فأصبح لهذه الجمهوريات قناصل في
الاسكندرية يتابعون شؤون رعاياهم من التجار^(٥).

وكثيراً ما كانت البابوية تصدر قرارات الحرمان ضد ملوك الدول المتعاملة تجارياً مع
دولة المماليك، فتعود هذه الدول للعمل إلى جانب الغرب الأوروبي ضد دولة المماليك، إلا أن
مصالحها الاقتصادية سرعان ما تدفعها للعودة إلى صداقة سلاطين دولة المماليك. فيتم تجديد
المعاهدات والامتيازات الممنوحة لتجار تلك الدول، وفي كل مرة، كانت تقدم التسهيلات
والخدمات لهؤلاء التجار^(٦). واستمر سلاطين دولة المماليك بعقد المعاهدات التجارية، ومنح

(١) المقرئزي، الخطط، جـ ٥٥٧/٢-٦١٣؛ عاشور، الظاهر بيبرس، ص ١٥٤.

(٢) القلقشندي، صبح الأعشى، جـ ٥٣٦/٣.

(٣) المقرئزي، الخطط، جـ ٢٩٨/١.

(٤) القلقشندي، صبح الأعشى، جـ ٥٣٦/٣، ٥٣٧.

(٥) ابن عبد الظاهر، تشریف الأيام والعصور، ص ٥١؛ فهمي، طرق التجارة الدولية، ص ٣٩-٦٤.

(٦) المصدر السابق، ص ٥١؛ هايد، تاريخ التجارة، جـ ٦٢/٢، ٦٣؛ عبد العال، بنو رسول، ص ٤٥٢؛

Yusuf, op. cit, p 166.

الامتيازات لتجار الغرب الأوروبي، حتى نهاية عصر دولة المماليك^(١). وبمقتد المعاهدات ومنح الامتيازات، نجحت سياسة سلاطين دولة المماليك بإفشال سياسة البابوية التي قامت على إصدار قرارات الحرمان، وفرض الحصار الاقتصادي على دولة المماليك، وتمكنت من إبقاء العلاقات التجارية مع الجمهوريات الإيطالية وغيرها من الدول الأوروبية.

وتمثل دور أشرف مكة في تشجيع التجارة ورعاية التجار في قيام البعض منهم. بالتخفيف من المكوس، وتأمين الحراسة للقوافل التجارية بين مكة وجدة. ومن ذلك ما قام به الشريف حسن بن عجلان سنة ٧٩٩هـ/١٣٩٦م، حيث اسقط ثلث المكس عن التجار القادمين لجدّة، واهتم بأمنهم حتى غادروا جدّة^(٢). وفي موسم سنة ٨٠٠هـ/١٣٩٧م رافق الشريف حسن بن عجلان، قافلتين للتجار من مكة إلى جدّة، بلغت كل قافلة أكثر من ألف جمل، حيث حاطهم الشريف بالرعاية والحراسة حتى غادروا^(٣).

وكان الأشرف أحياناً يجدون أنفسهم مضطرين للتخفيف من المكوس عن التجار، لتشجيعهم على الرسو في ميناء جدّة، وعدم التجويز إلى ميناء ينبع، مثلما حدث في موسم سنة ٨٢١هـ/١٤١٨م، حيث تساهل الشريف حسن بن عجلان مع التجار في المكس^(٤).

(١) للمزيد عن المعاهدات والامتيازات، انظر: معاهدة سنة ٦٥٢هـ/١٢٥٤م مع البندقية، صبره، العلاقات، ص ٢٧٧-٢٨٣؛ معاهدة سنة ٦٨٩هـ/١٢٩٠م، مع جنوة. الكنانى، العلاقات، ص ٤١٩-٤٢٤. امتيازات سنة ٧٠٢هـ/١٣٠٢م، ممنوحة لتجار جمهورية البندقية، صبره، العلاقات، ص ٢٨٤-٢٩١. معاهدة سنة ٧٥٦هـ/١٣٥٥م، مع البندقية، صبره، العلاقات، ص ٢٩٢-٢٩٩. وانظر: فهمي، طرق التجارة الدولية، ص ٣٧٣-٤٨١، ملاحق المعاهدات والاتفاقيات والمراسيم الخاصة بالتجارة بين دولة المماليك والغرب الأوروبي.

(٢) ابن فهد، إتحاف الوري، ج٣/٤٠٤.

(٣) المصدر السابق، ج٣/٤٠٧.

(٤) الفاسي، العقد الثمين، ج٣/٣٥٠-٣٥١؛ ابن فهد، إتحاف الوري، ج٣/٥٥٥، عبد العال، بنو رسول، ص ٤٦١.

وكثيراً ما كانت المراكب اليمينة تجور عن جدة إلى ينبع عندما تسوء العلاقات بين سلاطين اليمن وأشراف مكة^(١).

أمّا موقف سلاطين دولة المماليك الأولى من دور أشراف مكة في تشجيع التجار ورعايتهم، فقد تمثل بدعم هؤلاء السلاطين لأشراف مكة بالأموال والغلال، إدراكاً منهم بقلّة موارد إقليم الحجاز، وإيماناً منهم بدعم إقليم تابع لهم، تقع فيه المقدسات الإسلامية. لذلك لم يتوقف دعم مكة وأشرافها من قبل السلاطين المماليك. وقاموا بعزل كل من خرج عن السياسة التجارية التي وضعتها دولة المماليك الأولى، كعنان بن مغامس الذي تعرض للتجار ونهبهم^(٢). وهذا ما يفسر ضالة دور أشراف مكة في تخفيف المكوس وتشجيع التجار، حيث كان الدور الأكبر لسلاطين دولة المماليك.

وإذا ما تناولنا دور سلاطين دولة المماليك الثانية في تشجيع التجارة ورعاية التجار. فإننا نلمس تغيراً واضحاً في ذلك عما كان عليه أسلافهم في الدولة الأولى. فلا نكاد نجد فيما بين أيدينا من مصادر أثرأ لمسامحات أو إعفاءات في الدولة الثانية إلا ما ندر، ونلمس في المصادر الإشارة إلى المصادرات والاحتكارات^(٣). وتزايد قيمة المكوس^(٤).

(١) المصدر السابق، جـ ٣/٣٧٧؛ المصدر السابق، جـ ٣/٤٦٩-٤٩٧؛ عبد العال، بنو رسول، ص ٤٢٧.

(٢) الفاسي، العقد الثمين، جـ ٣/٣٠٣؛ وعن دعم مكة بالأموال والغلال واسقاط مكوسها، انظر المكوس من هذا الفصل.

(٣) المقرئزي، السلوك، جـ ٥/١٢١، جـ ٧/١٨٥، ٢٠٥؛ ابن إياس، بدائع الزهور، جـ ٤/٤٤-٤٥؛ الصيرفي، نزهة النفوس، جـ ٣/١٤٥، ١٤٦، ١٤٨، ١٥٥، ١٨٥. وانظر سياسة الاحتكار في الفصل الثاني، وقد سبق ذكر إعفاءات الدولة الثانية.

(٤) ابن إياس، بدائع الزهور، جـ ٤/٤٥، ٢٨٧، ٤٢٤.

كما نلاحظ اعتماد خزانة الدولة، على ما يجبي من مكوس في جدة، والاستيلاء عليها، أو تقاسمها أحياناً مع الأشراف بعد أن كانت خالصة للأشراف في عصر الدولة الأولى، وعلاوة عليها كان الأشراف يتلقون الدعم في ذلك العصر^(١).

ويعود ذلك إلى سوء الأحوال الاقتصادية، الناجم عن فساد نظام الإقطاع، وانحطاط الصناعة، وانتشار الأوبئة والأمراض والكوارث (كالزلازل)، وقيام السلاطين باعادة سك العملة عدة مرات، وإنقاص وزنها وعيارها، لمواجهة الأزمة المالية والاقتصادية. فأدى ذلك إلى اضطراب العملة، بحيث أصبح الناس يتعاملون بها في بيعهم وشرائهم وزناً لا عدداً، فارتفعت الأسعار، وبلغ الأمر في العملة أن: "صار للناس بالقاهرة ستة نقود"^(٢).

وأمام هذا التدهور الاقتصادي، اتجه السلاطين المماليك إلى سياسة الاحتكار، والمصادرة^(٣) للحصول على الأموال. وقبل البعض الرشاوى، مقابل منح الوظائف، ووصل الأمر في ذلك إلى حد بيع الوظائف الدينية، ومنها: وظيفة نظر الحرم الشريف في مكة. فقد بذل التاجر داود بن علي الكيلاني (ت ٨٤٢هـ/١٤٣٨م)، للسلطان الأشرف برسباي مالاً في

(١) المقريزي، السلوك، ج٧/١١١، ١٢٩؛ ابن فهد، إتحاف الوري، ج٣/٣٠٢، ٣٠٣، ٦٢٠، ٦٢١. وانظر المكوس من هذا الفصل.

(٢) المقريزي، السلوك، ج٦/٣٧٩، ج٧/٤٥١؛ لبيب، التجار الكارمية، ص ٤٢-٤٣؛ طرخان، مصر في عصر دولة المماليك، ص ٢٧٩، ص ٢٨٠؛ أشتور، التاريخ الاقتصادي، ص ٣٨٩، ص ٣٩٠. وللمزيد عن الأوبئة والأمراض والزلازل انظر: الياس: فادي، المناخ والأسعار والأمراض في بلاد الشام في عهد المماليك، (د.ن)، بيروت، ١٩٩٨، ص ٣٧٣-٣٩٧، وانظر الملاحق في نفس المرجع حيث اثبت جداول بالزلازل، والأوبئة، وارتفاع الأسعار.

(٣) المقريزي، السلوك، ج٧/١٨٥، ٢٠٥؛ ابن ياس، بدائع الزهور، ج٤/٤٤-٤٥؛ الصيرفي، نزهة النفوس، ج٣/١٤٥، ١٤٦، ١٤٨. وللمزيد عن المصادرات والنهب انظر: صالحية، ظاهرة الطرح والرسمي، ص ٥٩-٦١؛ الشربيني: البيومي اسماعيل، مصادرة الأملاك في الدولة الإسلامية، (عصر سلاطين المماليك) البيئة المصرية العامة، القاهرة، ١٩٩٧.

هذه الوظيفة^(١). ولم نجد أبداً مما قاله البلاطونسي في وصف الفساد وشراء الوظائف في دولة المماليك. فقد قال: "وبلغ من فساد المماليك... أن انحطت درجة الوزارة فيها إلى حالة خطيرة، حتى تولاهما من كان خفياً راعياً"^(٢).

وعلى الرغم من ذلك قام بعض سلاطين دولة المماليك الثانية بإسقاط المكوس في مكة، تخفيفاً عن أهلها وعن التجار، وتقديم الدعم للإشراف. مثلما فعل السلطان الظاهر أبو الفتح سيف الدين ططر سنة ٨٢٤هـ/١٤٢١م، عندما أرسل للشريف حسن بن عجلان ألف دينار ذهباً، واسقط مكس الماكولات بمكة، واشترط على الشريف عدم أخذ القروض من التجار^(٣).

كما أن سلاطين دولة المماليك الثانية استمروا بتأمين حماية الموانئ والطرق التجارية، بإرسال الحملات والتجاريذ العسكرية، لمنع نهب الموانئ والاعتداء عليها، وضمان أمنها، وذلك كما هي سياسة الدولة الأولى^(٤).

(١) الصيرفي، نزهة النفوس والأبدان، ج٣/٣٠٣. نظر الحرم الشريف: ولاية بقضاء القضاة الشافعية بمكة المشرفة، الصيرفي، نزهة النفوس، ج٣/٣٠٣. وتمائل الوظيفة الدينية قضاء القضاة في مصر، وموضوعها التحدث في الأحكام الشرعية وتنفيذ قضاياها، والقيام بالأمر الشرعية، القلقشندي، صبح الأعشى، ج٤/٣٥.

(٢) البلاطونسي: أبو بكر محمد بن محمد (ت ٩٣٦هـ/١٥٢٩م)، تحرير المقال فيما يحل ويحرم من بيت المال، تحقيق فتح الله غازي الصباغ، دار الوفاء، القاهرة، ١٩٨٩، ص ٢٧.

(٣) النهروالي، الإعلام، ص ٢٠٥. ططر: الظاهر سيف الدين أبو الفتح ططر بن عبدالله الظاهري، تسلم سنة ٨٢٤هـ/١٤٢١م، وتوفي في نفس السنة وعُهد لإبنه محمد، وكانت سلطنته أربعة وتسعين يوماً. الحنبلي، شذرات الذهب، ج٧/١٦٥؛ أبو المحاسن، مورد اللطافة، ج٢/١٤٤؛ ابن حجر، إنباء الغمر، ج٣/٢٥٧.

(٤) المقرئزي، السلوك، ج٦/٤٣٤، ٤٦٥، ج٧/١١١، ٢٤٩، ٤٤٤، وانظر حماية الموانئ والطرق التجارية، ف ٢.

وبناءً على ما تقدم، فإن سلاطين دولة المماليك الأولى، لم يألُ جهداً في تشجيع التجار بكافة الوسائل. ويمكن القول أن السلطان الظاهر بيبرس قد أرسى قواعد السياسة التجارية الاقتصادية لدولة المماليك، وعزز من جاء بعده من سلاطين دولة المماليك الأولى إرساء هذه القواعد.

أما دولة المماليك الثانية، فالسمة الأبرز فيها، سياسة الاحتكارات والمصادرات، ولم تكن سياسة السلاطين في تشجيع التجار كما هي عليه في عصر الدولة الأولى. بل أدت سياساتهم القائمة على الاحتكار والمصادرة إلى إنبهار التجارة الشرقية عبر موانئ البحر الأحمر، وإن لم تكن تلك السياسة هي السبب الوحيد. ويعتبر السلطان الأشرف برسباني أول من سار على خطى تلك السياسة بشكل رسمي.

أما مظاهر تشجيع سلاطين اليمن للتجار والتجارة عبر ميناء عدن، والموانئ اليمنية المطلّة على ساحل البحر الأحمر، فقد تمثلت بقيام بعض السلاطين بزيارة الموانئ وتفقد أحوالها، والأنعام على التجار وأكرامهم. ومن ذلك ما قام به السلطان المؤيد داود الرسولي سنة ٦٩٨هـ/١٢٩٨م، من زيارة لميناء عدن، حيث استقبله التجار بالهدايا النفيسة، فأمر بإفاضة الخلع والنفاريف عليهم، وأكرم النواخذ والتجار المترددين على ميناء عدن، ونشر العدل بينهم^(١).

كما اهتم السلطان الملك المجاهد علي بن المؤيد الرسولي اهتماماً كبيراً بميناء عدن، فكان يزوره لإقرار الأوضاع فيه، ومن زيارته تلك التي قام بها سنة ٧٢٨هـ/١٣٢٧م،

(١) الخزرجي، العقود اللؤلؤية، ج١/٢٦٨؛ تاريخ الدولة الرسولية، ص ٥٣؛ أبو مخرجه، تاريخ ثغر عدن، ج٢/٧٦؛ ابن الحسين، غاية الأمان، ق ٤٨٠/١.

وزيارته الأخيرة لهذا الميناء في سنة ٧٦٣هـ/١٣٦١م، حيث أقام به حتى توفي سنة ٧٦٤هـ/١٣٦٢م^(١).

وكان ذلك نهج السلطان الأفضل العباس بن علي بن داود، فقد كان في ميناء عدن سنة ٧٦٤هـ/١٣٦٢م، وزاره عدة مرات ومنها زيارته له ٧٧٦هـ/١٣٧٤م، لتنشيط الحركة التجارية فيه، (فأفشى العدل على التجار وأرباب الأسفار في البر والبحر، وأنعم على النواخذ من حبله السنية، وسافروا شاكرين)^(٢). وابطل كثيراً من المكوس المحدثه من قبل الولاة، (وصار التجار تذكره بالجميل ونائلة الجزيل)^(٣).

ودخل السلطان الأشرف إسماعيل بن الأفضل عباس، عدن في سنة ٧٨١هـ/١٣٧٩م، وقام بإبطال كثير من المكوس المحدثه فيها، ثم خرج منها في سنة ٧٨٢هـ/١٣٨٠م، وتوجه إلى زبيد للنظر في أمورها ايضاً^(٤).

وكان السلطان الناصر أحمد بن إسماعيل بن عباس يتفقد باستمرار الموانئ والشغور واطراف البلاد، لنشر الأمن وبسط العدل. ومن ذلك دخوله زبيد في سنة ٨٠٣هـ/١٤٠٠م، وقيام الجيش السلطاني بقتل ابن نجاح المفسد وأعوانه في زبيد، وذلك سنة ٨٠٦هـ/١٤٠٣م^(٥). كما أمده السلطان الناصر، الأمير موسى بن أحمد

(١) مجهول، تاريخ الدولة الرسولية، ص ٥٩، ٦٢-٦٣؛ أبو مخرمة، تاريخ ثغر عدن، ج ٢/ ٧٩، ١٤٧، ١٤٩؛ ابن الحسين، غاية الأمان، ق ٥١٨/٢؛ عبد العال، بنو رسول، ص ٤٤٤.

(٢) مجهول، تاريخ الدولة الرسولية، ص ٦٥، ٧٥-٧٦؛ ابن الديبع، قرّة العيون، ص ٣٧٤؛ الخزرجي، العقود اللؤلؤية، ج ٢/ ١٣٢؛ عبد العال، بنو رسول، ص ٤٤٥.

(٣) الخزرجي، العقود اللؤلؤية، ج ٢/ ١٣٢؛ ابن الديبع، قرّة العيون، ص ٣٧٤؛ عبد العال، بنو رسول، ص ٤٤٥.

(٤) أبو مخرمة، تاريخ ثغر عدن، ج ٢/ ٢٠، ٢١؛ الخزرجي، العقود اللؤلؤية، ج ٢/ ١٤٥، عبد العال، بنو رسول، ص ٤٤٥.

(٥) مجهول، تاريخ الدولة الرسولية، ص ١٣٤، ١٣٧. وانظر: ابن الديبع، قرّة العيون، ص ٣٨٧.

صاحب حلي بقوة ضد الشريف حسن بن عجلان الذي هاجم حلي سنة ٨٠٨هـ/
١٤٠٥م^(١).

وتنقل السلطان الناصر سنة ٨١٠هـ/١٤٠٧م، بين تعز وزبيد وحلي وأطراف البلاد
من جهة بلاد الشام، لنشر الأمن فيها، وإقرار أوضاعها، وزار ميناء عدن مرتين في سنة
٨١١هـ/١٤٠٨، وقدم العون لصاحب جزيرة دهلك، عندما استجد به في سنة ٨١٥هـ/
١٤١٢م، ضد إخوته الذين حاولوا إخراجه من الجزيرة^(٢). ولا شك أن أعمال السلطان الناصر
تلك تهدف إلى نشر الأمن، مما يؤدي إلى تنشيط حركة التجارة البرية والبحرية. وقد توجت
هذه الأعمال من قبل السلطان الناصر أحمد، بإعفاء التجار الواصلين في موسم سنة ٨١٦هـ/
١٤١٣م، من العشور. كما أمر السلطان سائر المتصرفين في البنادر والسواحل ببسط العدل
والرفق لسائر التجار والمتسببين^(٣).

استمر السلطان الناصر أحمد بالتردد على ميناء عدن وزبيد وحلي، والعمل على نشر
الأمن، وبسط العدل، نتيجة لاشتداد الولاة في جمع المكوس، ولمواجهة تجوير المراكب الهندية
إلى ميناء جدة، والذي بدأ في عهده، كما أمر بإنشاء بندر جديد في بحر الأهواب (ساحل زبيد)
سنة ٨٢٢هـ/١٤١٩م، وسماه البندر الناصري^(٤) في محاولة منه لتنشيط الحركة التجارية.

(١) المصدر السابق، ص ١٤٣، ص ١٤٤.

(٢) ابن الديبع، قرة العيون، ص ٣٨٨، ٣٨٩؛ مجهول، تاريخ الدولة الرسولية، ص ١٤٩، ١٥٥، ١٦٥.

(٣) مجهول، تاريخ الدولة الرسولية، ص ١٦٧.

(٤) ابن الديبع، قرة العيون، ص ٣٨٩، ٣٩٠، ٣٩١؛ مجهول، تاريخ الدولة الرسولية، ص ١٧٤، ١٧٩.

١٨٠، ١٩١، ١٩٧، ٢٠٧.

وكانت خاتمة أعمال الناصر أحمد في مجال تشجيع التجارة مع الموانئ
اليمينية الصفح عن التجار المجورين، وإعطائهم الذمة والأمان، والأنعام عليهم
وكسوتهم^(١)؛ لتشجيعهم على الاستمرار في التعامل مع ميناء عدن وعدم التجويز.

وعلى خطى السلطان الناصر أحمد سار السلطان هزبر الدين يحيى بن
الأشرف إسماعيل، فكان يتردد على ميناء عدن وزبيد وأطراف البلاد^(٢)، ويتفقد
أحوالهما. وبلغ قمة ما قام به لتشجيع التجارة، إصداره الأوامر سنة ٨٣٦هـ/١٤٣٢
م، بأن لا يؤخذ من التجار الهنود غير العشور، وسامحهم بالرسوم الأخرى، وكسا
الناخوذة الهندي، وسمح له بشيء من العشور. فطابت خواطر التجار في ذلك
الموسم، ثم اسقط خمس العشور عن التجار في موسم السنة التالية^(٣).

وهكذا كان بعض سلاطين بنو رسول يشجعون التجارة، ويحاولون تنشيط
الحركة التجارية في عدن وزبيد، والبنادر والموانئ الأخرى من خلال تقديم
التسهيلات للتجار، وتخفيضهم من المظالم التي كانت تلحق بهم من قبل نواب عدن.

أما السلاطين الطاهريين، فقد حاولوا هم أيضاً تنشيط الحركة التجارية
باسقاطهم المكوس عن بعض السلع، كالليمون والعسل والموز، لتشجيع التجار على

(١) مجهول، تاريخ الدولة الرسولية، ص ٢٠٦.

(٢) ابن الديبع، قرة العيون، ص ٣٩٦؛ مجهول، تاريخ الدولة الرسولية، ص ٢٤٧، ٢٤٨، ٢٥٢، ٢٨٦،
٣٠٥. هزبر الدين يحيى: الملك الظاهر هزبر الدين عبدالله وقيل يحيى بن إسماعيل بن علي بن داود
ابن يوسف بن عمر بن رسول، ملك اليمن سنة ٨٣٠هـ/١٤٢٦م، توفي سنة ٨٤٢هـ/١٤٣٨م.
الحنبلي، شذرات الذهب، ج ٧/٢٤٣.

(٣) مجهول، تاريخ الدولة الرسولية، ص ٢٧٠، ص ٢٨٠.

استيرادها^(١). وقاموا بزيارة عدن وزبيد، وأقاموا فيهما أحياناً، لإقرار أوضاعهما^(٢). وكانوا يعزلون من تسوء سيرته من الولاة والنظار، مثلما عزل محمد بن أحمد العطاب عن نظر مدينة عدن سنة ٩٠٦هـ/١٥٠٠م^(٣).

وشكّلت الوكالات والمخازن والقيساريات عاملاً مهماً لتشجيع التجار وتوفير سبل الراحة لهم لخزن سلعهم إلى أن يتم بيعها، أو نقلها إلى الإسكندرية عبر البحر الأحمر. فكانت بمدينة زبيد قيسارية لتسهيل الحركة التجارية^(٤). كما وجدت المخازن ودار الوكالة في ميناء عدن^(٥)، والفنادق ومنها فندق بكّاش^(٦). وهكذا فإن سلاطين اليمن بذلوا جهداً طيباً في سبيل تشجيع التجار، وتنشيط الحركة التجارية، لإدراكهم أهمية ذلك في رفد خزينة دولتهم بعائدات تلك التجارة.

-
- (١) ابن الديبع، بغية المستفيد، ص ١٣٣؛ ابن الديبع، قرة العيون، ص ٤١٣؛ باوزير، عدن، ص ٣٧.
 - (٢) ابن الديبع، الفضل المزيّد، ص ١٤١، ١٧٢؛ ابن الديبع، قرة العيون، ص ٤٠٨، ٤٠٩، ٤١٠، ٤١٧، ٤٢٩.
 - (٣) ابن الديبع، الفضل المزيّد، ص ١٤٢؛ ابن الديبع، قرة العيون، ص ٤٢٦، ٤٤٧.
 - (٤) ابن الديبع، بغية المستفيد، ص ١٠٩؛ ابن الديبع، قرة العيون، ص ٤٠٠.
 - (٥) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص ١٤٢؛ أبو مخرمة، تاريخ ثغر عدن، ج ١/١٢، ص ٦٣.
 - (٦) أبو مخرمة، تاريخ ثغر عدن، ج ٢/٢٦، ترجمة ابن بكّاش التاجر.

ثالثاً: المراسلات والسفارات والهدايا وأثرها على التجارة في موانئ البحر الأحمر

حرص سلاطين دولة المماليك على تنمية علاقاتهم السياسية مع الدول الآسيوية والأفريقية، بتبادل الرسل والسفارات والهدايا، إدراكاً منهم بأهمية تلك العلاقات وأثرها في تسهيل تجارة العبور (الترانزيت) عبر موانئ البحر الأحمر.

وقد شكّلت الدول المنتجة للسلع الشرقية (كالهند والصين)، والمشرفة على طرق التجارة البرية والبحرية (كالمغول واليمن والحبشة)، أهمية خاصة بالنسبة لسياسة دولة المماليك التجارية، لضمان تدفق السلع الشرقية، وأمن التجارة والتجار.

وكانت اليمن بحكم موقعها الجغرافي والاستراتيجي المشرف على مدخل البحر الأحمر، وعلى ميناء عدن الذي اكتسب صفة عالمية، ولكونها حلقة الوصل الهامة في الاتصال المباشر مع الهند والصين، كانت على رأس تلك الدول التي رأى سلاطين دولة المماليك ضرورة استمرار العلاقات الودية معها، على الرغم من التبعية السياسية (الإسمية) التي ربطت اليمن بدولة المماليك.

وتعبيراً عن ذلك كانت السفارات المحملة بالهدايا تتردد بين الدولتين طيلة عصر دولة المماليك، ومن تلك السفارات، السفارة التي أرسلت من اليمن إلى القاهرة سنة ٦٦٦هـ/ ١٢٧٦م، وكانت محملة بالهدايا النفيسة، فرد عليها السلطان الظاهر بيبرس بهدية وخلعة وأمان لصاحب اليمن الملك المظفر يوسف بن عمر^(١). وتلتها هدية يمنية أخرى محملة بالهدايا في سنة ٦٦٩هـ/ ١٢٧٠م^(٢). وتبعتهما سفارة أخرى سنة ٦٧٤هـ/ ١٢٧٥م، بهدية جليلة من

(١) ابن عبد الظاهر، الروض الزاهر، ص ٢٩٠؛ الذهبي، تاريخ الإسلام، حوادث، ٦٦١-٦٧٠هـ، ص ٣٤؛ العيني، عقد الجمان، ج ٢/٣٢، ٣٣.

(٢) المقرئزي، السلوك، ج ٢/٧١؛ عبد العال، بنو رسول، ص ٣٧٥.

جملتها حيوانات نادرة وتحف وتوابل^(١). وفي كل مرة كان السلاطين المماليك يردون على ذلك بالهدايا السنية التي يسيرونها صحبة الرسل القادمين^(٢).

وكانت السفارة اليمنية التي أرسلت إلى القاهرة سنة ٦٨٠هـ/١٢٨١م، من أشهر السفارات في عصر دولة المماليك الأولى. لما اشتملت عليه من هدايا ضخمة من ضمنها العود والعنبر الهندي، ومختلف أنواع التوابل والتحف، وطلب ملك اليمن المظفر يوسف بن عمر، من خلال تلك السفارة أماناً من السلطان المنصور قلاوون، فأجيب طلبه، وأرسلت له هدية جليلة^(٣). ويعبر ذلك عن قوة دولة المماليك وهيبتها في تلك الفترة.

وطالما بقيت دولة المماليك قوية، استمرت العلاقات الودية قائمة بين الدولتين، واستمر تبادل السفارات والهدايا، وينعكس ذلك على الحركة التجارية من خلال التسهيلات التي يقدمها سلاطين اليمن للتجار.

وجرت العادة من قبل سلاطين اليمن أن يكون على رأس كل سفارة أمير، يصطحب الهدايا الضخمة لسلاطين المماليك. فقد ترأس الأمير سيف الدين المعروف بابن التليل بن برطاس السفارة اليمنية المرسلة إلى السلطان المنصور قلاوون، سنة ٦٨٤هـ/١٢٨٥م. وقدم للسلطان التقادم الشريفة والهدايا الجليلة، من تحف الهند والسند واليمن، ومن جملتها الخيول الأصيلة، والحيوانات النادرة. وكان الأمير

(١) ابن الفرات، تاريخ ابن الفرات، م٤٤/٧، عبد العال، بنو رسول، ص ٣٧٥.

(٢) ابن الفرات، تاريخ ابن الفرات، م٤٤/٧؛ المقرئ، السلوك، ج١٥٤/٢؛ ابن الوردي، تاريخ ابن الوردي، ج٢٢٢/٢؛ العيني، عقد الجمان، ج٣٢/٢.

(٣) المقرئ، السلوك، ج١٥٣-١٥٤؛ ابن الوردي، تاريخ ابن الوردي، ج٢٢٢/٢؛ أبو الفداء، المختصر في أخبار البشر، ج٢٤/٤؛ العيني، عقد الجمان، ج٢٨٩/٢؛ المنصوري، التحفة الملوكية، ص ١٠٣؛ ابن الوردي، تنمة المختصر في أخبار البشر، ج٣٢٧/٢؛ ابن الفرات، تاريخ ابن الفرات، م٢٢٨/٧؛ عاشور، مصر والشام، ص ٣٥٩.

وصحبه قد أنزلوا أحسن إنزال وأكرموا، واجتمع بهم السلطان وخلع عليهم خلع القدوم. وحضر الاجتماع الأمراء المماليك، بعد أن تجمّلوا بحُسن الملبوس^(١). وفي ذلك إشارة واضحة على مراسيم استقبال السلاطين المماليك للسفراء وإكرامهم.

ومن هذه السفارات والهدايا الضخمة، ما أرسل سنة ٧٠٤هـ/١٣٠٤م، حيث بلغت الهدية الواصلة مع السفارة اليمنية في تلك السنة من الضخامة حتى أنها نقلت في مركبين واشتملت على التحف والتوابل والحيوانات النادرة، وقد علق الخزرجي على ذلك قائلاً: "ومثل هذه الهدية لا تكاد تتأخر بين عامين أو ثلاثة طلباً للمودة والرحمة"^(٢).

وكانت الحركة التجارية تتأثر بشكل سلبي، عندما تسوء العلاقات بين الدولتين وتتوقف السفارات والهدايا. وهنا كان يظهر دور تجار الكارم، إذ أنهم أول المتضررين من ذلك. فيقومون بالتوسط لإعادة العلاقات لما كانت عليه حرصاً منهم على ازدهار تجارتهم واستمرارها.

فعندما ساءت العلاقات اليمنية المملوكية، سنة ٧٠٦هـ/١٣٠٦م بإظهار الملك المؤيد هزبر الدين داود المخالفة للسلطان الناصر محمد بن قلاوون، ومنعه إرسال الهدايا والمقررات السنوية^(٣). كتب له السلطان الناصر محمد بالانكار عليه في ذلك. كما رسم السلطان الناصر بارسال حملة إلى اليمن^(٤). فقام الملك المؤيد

(١) ابن عبد الظاهر، تشريف الأيام، ص ١١٧؛ ابن الفرات، تاريخ ابن الفرات، م ٢٨/٨، ٢٩؛ عبد العال، بنو رسول، ص ٣٩٨.

(٢) الخزرجي، العقود اللؤلؤية، ج ١/٢٩٨-٢٩٩؛ عبد العال، بنو رسول، ص ٤٠٢.

(٣) ابن إياس بدائع الزهور، ق ١ ج ١/٤١٩.

(٤) المقرئ، السلوك، ج ٢/٤١٣؛ ابن إياس، بدائع الزهور، ق ١، ج ١/٤١٩.

بمنع الكارم في سنة ٧٠٧هـ/١٣٠٧م، رداً على ذلك^(١)، وكثر ظلمه للتجار وأخذ أموالهم^(٢). فلعب أعيان تجار الكارم دور الوسيط بين الدولتين، حتى عادت الأمور إلى طبيعتها^(٣). وبدأت السفارات المحملة بالهدايا تتردد بين الدولتين كما كانت عليه من قبل^(٤). حيث قام تجار الكارم بلعب دور كبير في تنشيط هذه السفارات؛ لارتباط ذلك بمصالحهم التجارية.

نذكر من هذه السفارات والهدايا، سفارة سنة ٧١١هـ/١٣١١م، والتي قدمت للسلطان الناصر محمد بن قلاوون هدية جليلة اشتملت على عشرين خادماً وعدداً من الإبل والخيول والوحوش والطيور، ومختلف أنواع السلع الهندية، والأموال والتحف^(٥). وفي سنة ٧٢٥هـ/١٣٢٤م وصل رسل اليمن بهدية سنوية للسلطان الناصر محمد بن قلاوون، وكان قدوم هؤلاء الرسل عن طريق ساحل زبيد^(٦). وقدم الخبر من قوص سنة ٧٥٤هـ/١٣٥٣م، بقدوم رسل اليمن بهدية جليلة. وكان خروجهم من اليمن أواخر سنة ٧٥٣هـ/١٣٥٢م^(٧). واشتملت تلك

(١) الخزرجي، العقود اللؤلؤية، ج١/٣٠٧؛ عبد العال، بنو رسول، ص ٤٠٣.

(٢) المقرئزي، السلوك، ج٢، ٤١٣.

(٣) العيني، عقد الجمان، ج٤/٤٦٣؛ الخزرجي، العقود اللؤلؤية، ج١/٣٠٧.

(٤) المقرئزي، السلوك، ج٢/٤٧٢، ٥٠٤، ٥١٧، ج٤/١٧٥، ١٧٩، ٢٩٧، ج٦/٤٠٥؛ ابن إياس، بدائع الزهور، ق١ ج١/٤٤١، ٥٧٢، ق٢ ج١/٤٠، ٤٢؛ الخزرجي، العقود اللؤلؤية، ج١/٣٤٨، ج٢/٨٢، ١١٧، ١٣٠، ٢٣٣، ٢٤٢، ٢٥٢؛ الداوداري، الدر الفاخرة، ص ٢١٧؛ المنصوري، التحفة الملوكية، ص ٢٣٨؛ أبو مخرمة، تاريخ ثغر عدن، ج٢، ٢٢٧؛ ابن الديبع، قرة العيون، ص ٣٥٦، ٣٦٤؛ مجهول، تاريخ الدولة الرسولية، ص ٦٧، ٦٨، ٧٤، ٧٦، ٩١، ٩٣، ١٣٨، ١٤٠، ١٧٥، ١٨٦؛ الصيرفي، نزهة النفوس، ج٢/٣٦٢.

(٥) المقرئزي، السلوك، ج٢/٤٧٢؛ الداوداري، الدر الفاخرة، ج٩/٢١٧؛ المنصوري، التحفة الملوكية، ص ٢٣٨؛ عبد العال، بنو رسول، ص ٤٠٥.

(٦) أبو مخرمة، تاريخ ثغر عدن، ج٢/٢٢٧، ٢٢٨؛ ابن الديبع، قرة العيون، ص ٣٥٦.

(٧) المقرئزي، السلوك، ج٤/١٧٥؛ ابن الديبع، قرة العيون، ص ٣٦٤.

وقبل أن تصمت المصادر عن الإشارة إلى تبادل السفارات والهدايا بين الدولتين، تُشير إلى الهدية المرسلة من دولة المماليك إلى اليمن سنة ٨٢٨هـ/١٤٢٤م، برفقة الأمير أرنبغا الناصري، وصحبته خمسون من المماليك السلطانية^(١). وكانت قد جرت العادة أن يكون صحبة الهدية سفارة مكونة من عدة أشخاص. لذلك يعتقد أن مهمة هذه السفارة كانت لكشف أحوال اليمن، وظروفها السياسية والاقتصادية.

ويعزى صمت المصادر عن الإشارة إلى الرسل والسفارات بين الدولتين بعد سنة ٨٢٨هـ/١٤٢٤م، إلى توقف هذه السفارات بسبب بدء عمليات التجوير، (التنافس بين الموانئ). ثم يشار إلى تبادل السفارات والهدايا، منذ سنة ٩٠٦هـ/١٥٠٠م. ففي هذه السنة أرسلت هدية عظيمة من القاهرة إلى سلطان اليمن الظافر الثاني عامر بن عبد الوهاب^(٢)، من جملتها فانوس من البلور وصندوقا بلور، وسيوف عظيمة، وأشياء نفيسة^(٣). وفي سنة ٩١٦هـ/١٥١٠م، أرسل السلطان قانصوه الغوري هدية إلى السلطان عامر بن عبد الوهاب، فأكرم السلطان عامر، قدوم الرسل، وشحن مركباً بالهدايا للسلطان الغوري، من ضمنها فيلين من أفياله^(٤). وتبادلا الهدايا مرة أخرى في سنة ٩٢٠هـ/١٥١٤م^(٥). وعليه فأن تبادل السفارات والهدايا واستمرار العلاقات الودية، كان ينعكس بشكل ايجابي على ازدهار الحركة التجارية.

(١) ابن فهد، اتحاف النوري، ج٣/٦٢٠.

(٢) الظافر الثاني عامر بن عبد الوهاب بن داود بن طاهر، سلطان اليمن، تولى ملك اليمن من سنة ٨٩٤-٩٢٣هـ/١٤٨٨-١٥١٧م، وكانت مدة ملكه تسعة وعشرون سنة، ابن الديبع، قرّة العيون، ص ٤١٢، ٤٢٩-٤٧١.

(٣) ابن الديبع، الفضل المزيد، ص ١٤٦.

(٤) ابن الحسين، غاية الأمانى، ج٢/٦٣٧.

(٥) المصدر السابق، ج٢/٦٤١.

ولم يقتصر سلاطين دولة المماليك على تبادل السفارات والهدايا والرسول مع اليمن، فقد كان لهم علاقاتهم الودية مع مختلف الدول الآسيوية والأفريقية. ففي سنة ٦٨٢هـ/١٢٨٣ م، وصل رسول أبي نكبا ملك سيلان إلى القاهرة، وقدم للسلطان المنصور قلاوون كتاباً من ملك سيلان، يعرض فيه صداقة ومودة سلاطين دولة المماليك. ومما جاء في مضمون الكتاب أن سيلان مصر، ومصر سيلان، وأن ملكها قد ترك مصاحبة ملك اليمن مرة واحدة في محبة السلطان، وقال: "أريد رسولا من جهة السلطان يحضر إليّ صحبة رسولي، ورسولا يقيم في عدن، والجواهر والياقوت واللؤلؤ عندي كثير، والمراكب والقماش من البز وغيره عندي، وعندي البقم والقرفة وجميع ما يجلبه الكارم، والرماح... ولو طلب السلطان كل سنة عشرين مركباً لسيرتها إليه، ونطلق تجار السلطان للبلاد. ورسول صاحب اليمن أثنائي فرددته محبة في مولانا السلطان..."، فأكرم السلطان الرسول، وكتب جوابه على رسالة ملك سيلان^(١). ويعتقد أن سفارة سيلان هذه، كانت من نتائج إجراءات السلطان الظاهر بيبرس والمنصور قلاوون لتشجيع التجارة، وما بلغته دولة المماليك من هيبة وسمعة في تلك الفترة.

كما وصلت عدة سفارات من ممالك الهند الإسلامية^(٢)، لسلاطين دولة المماليك وهي محملة بالهدايا والتحف. منها سفارة سنة ٧٤٤هـ/١٣٤٣م، والتي كانت محملة بالهدايا

(١) العيني، عقد الجمان، ج٢/٣٠٣؛ المنصوري، زبدة الفكرة، ص ٢٥١-٢٥٢؛ ابن الفرات، تاريخ ابن الفرات، م ٧/٢٦١؛ المقرئ، السلوك، ج٢/١٦٥؛ ابن عبد الظاهر، تشریف الأيام والعصور، ص ٥٠؛ القلقشندي، صبح الأعشى، ج٨/٧٨-٧٩؛ هايد تاريخ التجارة، ج٢/٧٩؛ سرور، دولة بني قلاوون، ص ٣٣٨-٣٣٩.

(٢) ممالك الهند الإسلامية: بلاد الهند قسماً، قسم بيد أهل الكفر وهو الأكثر، وقسم بأيدي المسلمين، وشكلت مملكة دلهي (دلهي) قاعدتها، وبعد استيلاء تمبورلنك على دلهي (دلهي)، انقسمت مملكة المسلمين إلى عدة ممالك، أشهرها: مملكة بنجاله، ومملكة كلبرجة، ومملكة كنباية. المقرئ، السلوك، ج٧/١٧٣-١٧٤. وللمزيد انظر نفس المصدر، ج٧/١٧٣-١٧٥. وانظر القلقشندي، صبح الأعشى، ج٥/٦٦، ٨٤-٨٧.

والتحف الهندية من ضمنيا ياقوت، وكتاب سلام ومودة^(١). وبلغت سفارات ممالك الهند الإسلامية، أوج نشاطها خلال عصر دولة المماليك الثانية، نذكر منها: سفارة سنة ٨٣٠هـ/ ١٤٢٦م، حيث وصل الرسل إلى مكة وصحبته هدية لشريف مكة بركات بن حسن بن عجلان، وهدية للسلطان الأشرف برسباي، ومبلغ ستة آلاف دينار لتعمر به مدرسة^(٢). وسفارة ملك بنجاله غياث الدين^(٣)، سنة ٨٧٦هـ/ ١٤٧١م، والتي أحضرت هدية للسلطان الأشرف قايتباي، والخليفة المستجد بالله يوسف^(٤). وكتاباً من الملك غياث الدين، يطلب فيه تقليداً بولايته على إقليم الهند، فأكرم السلطان الرسل وخلع عليهم، وكتب الخليفة تقليداً لملكهم^(٥).

واستمر غياث الدين بإرسال السفارات والهدايا، ومنها: سفارة سنة ٨٧٩هـ/ ١٤٧٤م، حيث أحضرت هدية للسلطان الأشرف قايتباي، من جملتها سبع عظيم الخلقة، وخيمة كبيرة، وتحف وهدايا أخرى، فأكرم السلطان الرسول وأخلع عليه^(٦). وسفارة سنة ٨٨٤هـ/ ١٤٧٦م، والتي قدمت هدية حافلة للسلطان قايتباي. وتكرر حضور هذه السفارة في سنة ٨٨٩هـ/ ١٤٨٤م، وهي محملة بالهدايا، فقبلت بالتشريف والخلع^(٧).

- (١) المقرئزي، السلوك، جـ ٣/٣٩٨؛ الأشقر، تجارة التوابل، ص ٣٥٩.
- (٢) المقرئزي، السلوك، جـ ٧/١٥٩؛ ابن فهد، إتحاف النوري، جـ ٣/٦٤٤.
- (٣) الملك المؤيد غياث الدين أبو المظفر أسكندر شاه بن شمس الدين، ملك الهند، كان من أجل الملوك، وممالكه واسعة، أبو المحاسن، النجوم الزاهرة، ط الهيئة المصرية العامة (د.ت) جـ ١/١٢٠؛ دحلان، أمراء البلد الحرام، ص ٥٥.
- (٤) المستجد بالله أبو المحاسن يوسف بن المتوكل، تولى الخلافة بعد خلع أخيه القائم بأمر الله أبو البقاء حمزة بن المتوكل، وذلك سنة ٨٥٩هـ/ ١٤٥٤م، واستمر متولياً للخلافة حتى توفي سنة ٨٨٤هـ/ ١٤٧٩م. السيوطي، تاريخ الخلفاء، ص ٤١١.
- (٥) الصيرفي، إنباء الهصر، ص ٣٦٢؛ ابن إياس، بدائع الزهور، جـ ٣/٦٥؛ اليوزبكي، تاريخ تجارة مصر، ص ٥٩.
- (٦) ابن إياس، بدائع الزهور، جـ ٣/٩٩. وانظر دحلان، أمراء البلد الحرام، ص ٥٥؛ الأشقر، تجارة التوابل، ص ٣٥٩-٣٦٠.
- (٧) المصدر السابق، جـ ٣/١٥٨، ٢١٢؛ اليوزبكي، تاريخ تجارة مصر، ص ٥٩.

وتبادل سلاطين دولة المماليك مع ملوك الممالك الهندية الإسلامية، الهدايا والسفارات^(١). وفي كل مرة كان السفراء يستقبلون بالحفاوة والتكريم والخلع^(٢). وربما كانت سفارة مملكة كنباية سنة ٩١٦هـ/١٥١٠م آخر سفارة من الممالك الهندية الإسلامية إلى دولة المماليك، حيث قطع البرتغال طرق المواصلات البحرية في المحيط الهندي. وكان هدف هذه السفارة، الطلب من السلطان قانصوه الغوري، سرعة إرسال الحملات العسكرية البحرية، لمواجهة خطر البرتغال^(٣).

أما بلاد التكرور^(٤)، فقد ارتبطت بعلاقات ودية مع دولة المماليك، ونشطت العلاقات التجارية بينهما، وذلك على أثر زيارة ملكها منسا موسى بن أبي بكر، للقاهرة أثناء قدومه للحج سنة ٧٢٤هـ/١٣٢٣م. حيث قدم للخزانة السلطانية حملاً من التبر، ولم يترك أميراً إلا وبعث إليه بالذهب. وكان السلطان الناصر محمد بن قلاوون، قد استقبله وخلع عليه هو ومرافقوه، وهياً له الخيل والأزواد اللازمة على طريق الحج، وأوصى أمير الحج بإكرامه واحترامه. وعند عودته أهدى إلى السلطان من هدية الحجاز تبركاً، فبعث له السلطان بالخلع الكاملة والتحف والامتنعة الفاخرة، وعاد إلى بلاده^(٥).

وحرصت الحبشة على إبقاء العلاقات ودية مع دولة المماليك، ضماناً لاستمرار روابطها الدينية مع كنيسة القديس مرقس بالاسكندرية، وللحصول على الكتب الدينية اللازمة،

(١) المقرئزي، السلوك، ج٧/٣١١؛ الصيرفي، نزهة النفوس، ج٣/٣٥٠-٣٥١.

(٢) ابن إياس، بدائع الزهور، ج٣/٢١.

(٣) المصدر السابق، ج٤/١٨٢.

(٤) بلاد التكرور: إقليم يقع في أقصى جنوب المغرب، وينسب إلى قبيل من السودان، ياقوت، معجم

البلدان، ج٢/٣٨. وقاعدة هذا الإقليم مدينة تكرر. القلقشندي، صبح الأعشى، ج٥/٢٧٥.

(٥) القلقشندي، صبح الأعشى، ج٥/٢٨٣، ٢٨٤؛ الياضي، مرآة الجنان، ج٤/٢٠٤؛ عاشور، مصر

والشام، ص ٣٧٠؛ نبيب، التجار الكارمية، ص ٢٧.

وتأمين مرور أمن لحاجتها إلى كنيسة القيامة بالقدس^(١). لذلك كانت ترسل كتب الولاء والطاعة لسلطين دولة المماليك من خلال السفارات اليمنية، مثلما حدث سنة ٦٧٣هـ/١٢٧٤م، حيث وصل كتاب ملك الحبشة مع كتاب ملك اليمن^(٢).

وعملت دولة المماليك على إبقاء العلاقات ودية أيضاً مع الحبشة، لتحقيق مصالحها الاقتصادية والسياسية في آن واحد. والمتمثلة بضمان أمن البحر الأحمر، ودول الطراز الإسلامي، وللحصول على سلع الحبشة. لذلك أصبح سلطين دولة المماليك يستقبلون السفارات الحبشية مباشرة، بعد أن كانت المراسلات بينهما تتم من خلال السفارات اليمنية، ومن هذه السفارات الحبشية، تلك التي قدمت سنة ٧٨٨هـ/١٣٨٦م، وصحبها هدية جليلة للسلطان، من جملتها قماش وتحف وعدة قدور مملوءة بالذهب، وعدة جوار وعبيد من الأحباش^(٣). وسفارة سنة ٨٤١هـ/١٤٣٧م، التي أحضرت هدية من الذهب، وكتاباً يحمل السلام والمودة والتوصية بالنصارى وكنائسهم^(٤).

وفي سنة ٨٤٧هـ/١٤٤٣م، قدمت هدية الحبشة مع الرسل وأحد التجار واشتملت على سبعين جارية، وأوان ذهبية، وسيف مذهب^(٥). وكانت آخر الهدايا والمراسلات الحبشية المملوكية الهدية التي وصلت القاهرة سنة ٩٢٢هـ/١٥١٦م^(٦). كما وردت عدة سفارات محملة بالهدايا من النوبة منها: سفارة سنة ٦٨٥هـ/١٢٨٦م، والتي أحضرت مائة وتسعين

(١) ابن عبد الظاهر، تشریف الأيام والعصور، ص ٤٧؛ عاشور، مصر والشام، ص ٣٧٢.

(٢) ابن الفرات، تاريخ ابن الفرات، م ٢/٧؛ المقرئ، السلوك، ج ٨٩/٢؛ الذهبي، تاريخ الإسلام، حوادث سنة ٦٧١-٦٨٠هـ، ص ١١؛ القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٨/١٢٣.

(٣) المقرئ، السلوك، ج ١٩٢/٥؛ ابن لياس، بدائع الزهور، ق ٢ ج ٣٧٩؛ أبو المحاسن، النجوم الزاهرة، ج ٢٠٢-٢٠٣.

(٤) الصيرفي، نزهة النفوس، ج ٣/٣٩٨.

(٥) السخاوي، التبر المسبوك، و ٦٧.

(٦) ابن طولون، مفاكهة الخلان، ق ٥/٢.

رأساً من الرقيق، ومائتي رأس من الأبقار^(١). وفي سنة ٧٠٤هـ/١٣٠٤م، وصلت هدية أخرى من النوبة، اشتملت على عدد من الرقيق والخيل والابقار والتمور والشب^(٢). وتكرر إرسال الهدايا في سنة ٧١١هـ/١٣١١م^(٣). وسنة ٧١٢هـ/١٣١٢م، واشتملت الأخيرة على ألف رأس رقيق، من عبيد وجوار، وخمسمائة جمل، وخمسمائة بقرة، وألف رأس غنم، وعشرين جملًا، وغير ذلك^(٤).

وكان حكام جزيرة دهلك يرتبطون بعلاقات حسنة مع سلاطين المماليك، لذلك كانوا يرسلون لهم الهدايا تعبيراً عن الولاء والطاعة. ومن تلك الهدايا ما أرسل سنة ٧٩٥هـ/١٣٩٢م، صحبة رسل دهلك، وقد اشتملت تلك الهدية على فيل وزرافة وخدم ورقيق وجوار وأنواع من القماش، وأكرم رسل تلك السفارة وأنزلوا داراً أعدت لهم^(٥).

وبعد تحسن العلاقات بين دولة المماليك ومغول العراق وبلاد فارس، بدأت رسل أبو سعيد بن خربندا محمد بن أرغون^(٦)، بالقدوم على القاهرة، محملة بالهدايا للسلاطين المماليك. منها هدايا سنة ٧٢١هـ/١٣٢١م، والتي احتوت على صناديق تحف. وتكرر حضور رسل

(١) ابن عبد الظاهر، تشریف الأيام والعصور، ص ١٤٤.

(٢) أبو الفداء، المختصر في أخبار البشر، ج ٤/٦٥؛ ابن حبيب، تذكرة التنبيه، ج ١/٢٦٣-٢٦٤؛ ابن إياس، بدائع الزهور، ق ١ ج ١/٤١٨؛ ابن الوردي، تاريخ ابن الوردي، ج ٢/٢٤٥.

(٣) المقرئزي، السلوك، ج ٢/٤٧٢.

(٤) ابن إياس، بدائع الزهور، ق ١ ج ١/٤٤١.

(٥) ابن الفرات، تاريخ ابن الفرات، ج ٩/٣٤٢؛ الصيرفي، نزهة النفوس، ج ١/٣٦٢؛ لبيب، التجار الكارمية، ص ٢٢.

(٦) أبو سعيد بن خربندا محمد بن أرغون بن أبغا بن هولاكو قان، ملك العراق وخراسان والروم، وأذربيجان، والبلاد الأرمينية، وديار بكر، ابن كثير، البداية والنهاية، ج ١/٨٤؛ ابن الوردي، تاريخ ابن الوردي، ج ٢/٢٥٦.

أبى سعيد في السنوات اللاحقة^(١)، فكان لذلك أثره على أمن الطرق التجارية، والقوافل البرية في بلاد الشام.

وتمثلت طريقة استقبال السلطان الناصر محمد بن قلاوون لرسل المغول بالمراسيم المهيبة، التي كان يستقبل بها الرسل الوافدين للبلاط المملوكي. وتعكس هذه الطريقة هيبة وعظمة دولة المماليك. فقد وصف الداوداري المراسيم التي أقيمت لرسل المغول الذين وفدوا إلى القاهرة سنة ٧١١هـ/١٣١١م بقوله: "وأخلع السلطان على ساير الأمراء بحضرة الرسل، فذهلوا لما عاينوا من ترتيب السلطنة المعظمة، وحسن هيئة الجيوش الإسلامية ما لا نظروا إلى شيء أحسن منه، ثم أن السلطان أخلع على الرسل، وأنعم عليهم كل منهم بعشرة آلاف درهم، وغير ذلك...."^(٢).

أما رسل المغول الذين قدموا سنة ٧١٣هـ/١٣١٣م، فقد استقبلوا استقبالا حسنا ورتب لهم الراتب الكثير، وبعد ثلاثة أيام استحضرهم السلطان، "ونظر الرسول إلى ترتيب الملك بالديار المصرية، مع هيئة السلطان، فدهش وحر وعلاه الانبهار، ولم يطبق الكلام إلا بعد ساعة حتى رد روعه إليه، وأدى الرسالة"^(٣).

أما الدولة البيزنطية فقد جرت عدة مراسلات بين أباطرتها وسلاطين دولة المماليك، كانت أشهرها الرسالة التي بعث بها الإمبراطور ميخائيل الثامن (Mickhaeel 8th) للسلطان المنصور قلاوون، سنة ٦٨٠هـ/١٢٨١م، وتتناول إرساء أسس السلام والمودة بين الدولتين،

(١) ابن كثير، البداية والنهاية، جـ ١٤/١٠٨؛ مجهول، تاريخ سلاطين المماليك، ص ١٧٢-١٨٣. وللمزيد عن علاقة المغول بدولة المماليك، انظر: العريني: الباز، المغول، دار النهضة، بيروت،

لبنان، (د ت) ص ٢٥٣-٣٢٠.

(٢) الداوداري، الدر الفاخر، ص ٦٦.

(٣) المصدر السابق، ص ٢٨٠.

وتضمنت بعض فقراتها، تعهد امبراطور الروم بحماية التجار المسلمين وتسهيل عبورهم بلاده، ومما جاء فيها: "وأن لا يحصل للتجار الواردين من بلاد عز سلطانه إلى بلاد مملكتي جور ولا ظلم، بل يكون لهم مباح أن يعملوا متاجرهم، ونظير هذا، التجار الواردين إلى بلاد عز سلطانه من بلاد مملكتي، لا يجدون من أحد جوراً ولا ظملاً، بل يكون لهم مباح أن يعملوا متاجرهم، كما ... يقومون بالحق الواجب على بضائعهم" (١).

وكان السلطان المنصور قلاوون، قد ردّ على هذه الرسالة، بقبول الصداقة بين الدولتين (٢). واستمرت المراسلات في عهد الامبراطور اندرونيكوس الثاني (Andronicus 2nd)، حيث أرسل إلى السلطان المنصور قلاوون هدية اشتملت على حمل من الحرير، وأربعة أحمال من البسط (٣). فكان لتلك المراسلات، أثرها في تشجيع انتقال التجار في الدولة البيزنطية، وإحضار الرقيق الأبيض، كما منح تجارهم امتيازات خاصة بهم، وسمح بأن يكون لهم قنصل بالإسكندرية، على غرار الجمهوريات الإيطالية (٤). واستمرت المراسلات في عصر دولة المماليك الثانية، فقد ورد كتاب الملك مانويل (Manwail) على السلطان فرج بن برقوق، سنة ٨١٤هـ/١٤١١م، وهدية قيمة (٥).

ومثلما استقبل سلاطين دولة المماليك سفراء وهدايا الدول الآسيوية والأفريقية، استقبلوا أيضاً سفراء وهدايا الدول الأوروبية. فقد تبادلت دولة المماليك وقشتالة الرسل

(١) ابن الفرات، تاريخ ابن الفرات، م ٢٢٩/٧-٢٣٠؛ ابن عبد الظاهر، تشریف الأيام والعصور، ص ٤٥؛ العريني، المغول، ص ٣٤٧-٣٥٥؛ عاشور، مصر والشام، ص ٣٩١.

(٢) ابن الفرات، تاريخ ابن الفرات، م ٢٣١/٧؛ وانظر نص رسالة الامبراطور ميخائيل ورد السلطان عليها، لدى: ابن الفرات، تاريخ ابن الفرات، م ٢٢٩/٧-٢٣١.

(٣) ابن عبد الظاهر، تشریف الأيام والعصور، ص ٤٥؛ المنصوري، التحفة الملوكية، ص ٢٢٠؛ عاشور، مصر والشام، ص ٣٩١.

(٤) الصيرفي، نزهة النفوس، ج ١/١٢١.

(٥) القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٨/١٢٤.

والهدايا. ومثال ذلك إرسال الملك الفونس (Alfonz) صاحب قشتالة الرسل إلى السلطان المنصور قلاوون، في سنة ٦٨١هـ/١٢٨٢م، الذين أحضروا الهدايا للسلطان وعقدوا معه معاهدة^(١).

كذلك ارتبطت أرجون مع دولة المماليك بعلاقات المودة والصداقة، فقد حرص جيمس الثاني (James 2nd) ملك أرجون على إقامة صداقة قوية مع السلطان المنصور قلاوون، من أجل رعاية شؤون المسيحيين في الشرق، وتنمية موارد بلاده بفتح أسواق تجارية لها في مصر وبلاد الشام. وتم تبادل الكثير من الرسائل بين سلاطين المماليك وأمراء وملوك أسبانيا^(٢). يضاف إلى ذلك المعاهدات والامتيازات التجارية التي منحت من قبل سلاطين المماليك لتجار الجمهوريات الإيطالية، والدول الأوروبية الأخرى، والتي بدأت منذ عهد السلطان الظاهر بيبرس وحتى نهاية عصر دولة المماليك. وقد حصل التجار الأوروبيون بموجب هذه المعاهدات على عدة امتيازات سهلت عليهم سبل المتاجرة، فكان لهم في مصر وبلاد الشام فنادقهم ومخازنهم وقناصلهم^(٣). مما سهل عمليات التبادل التجاري بين دولة المماليك والجمهوريات الإيطالية التجارية.

(١) ابن عبد الظاهر، تشریف الأيام والعصور، ص ٥٠، الليوزيكي، تاريخ تجارة مصر، ص ١٥٧؛ عاشور، مصر والشام، ص ٣٩٩. قشتالة: إقليم عظيم بالاندلس قصبته طليطلة. الحميري الروض المعطار، ص ٢٦. وقال عنها القلقشندي: مملكة عظيمة وعمالات واسعة، تشمل عدة مدن منها: طليطلة واشبيلة وقشتالة. القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٥/٢٦٠.

(٢) ابن عبد الظاهر، تشریف الأيام والعصور، ص ٥٠. سرور، دولة بني قلاوون، ص ٣٤١؛ عاشور، مصر والشام، ص ٣٩٩؛ أرجون: إقليم بالاندلس يشتمل على بلاد ومنازل وأعمال. الحميري، الروض المعطار، ص ٢٧. ومن مدنها ماردة وشاطبة وبلنسية ومرقسطة. القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٥/٢٥٨. وللمزيد عن العلاقة التجارية لمملكتي قشتالة وأرجون ودولة المماليك، انظر: النشار، محمد محمود، علاقة مملكتي قشتالة وأرجون بسلطنة المماليك، عين للدراسات والبحوث، القاهرة، ١٩٩٧، ص ١٨٧-٢٢٥.

(٣) ابن عبد الظاهر، تشریف الأيام والعصور، ص ٥١؛ فهمي، طرق التجارة الدولية، ص ٣٩-٦٨، ص ٣٧٣-٤٨١؛ دراج، المماليك والفرنج، ص ٣١. صبره، العلاقات بين الشرق والغرب، ص ٢٧٧-٢٩٩؛ سرور، دولة بني قلاوون، ص ٣٣٩-٣٤٢.

وهكذا كان سلاطين دولة المماليك يستقبلون الرسل من معظم الدول، مما ساعد في نمو العلاقات التجارية وازدهارها. فكان يجتمع في البلاط المملوكي في بعض السنوات عدة رسل. وقد أشار المقرئزي إلى ذلك، عندما اجتمع ثمانية رسل في بلاط السلطان الناصر محمد بن قلاوون، سنة ٧١٧هـ/١٣١٧م، يمثلون مجموعة من الدول، بقوله: "ولم يتفق في الدولة التركية مثل ذلك، وأكثر ما اجتمع في الأيام الظاهرية خمسة رسل"^(١).

وكان ذلك من نتائج حسن سياسة السلطان الناصر محمد بن قلاوون، وقد أشار المنصوري إلى ذلك بقوله: "وهذا تدبير شديد تحسن مواقع صنعه وبذر سعيد محمد عواقب زرعته، وغرس مفيد تثمر مجاني أصله وفرعه. فإن به يستجلب التجار، وتؤنس النصار، وتطيب الأسفار للسفار، وتعمّر الثغور، وتستقيم الأمور، وتتمى الضرائب والأواصر، وتكثر البضائع والمتاجر، وتتضاعف الأموال، ويثرى بيت المال..."^(٢).

ويستمر قدوم الرسل المحملين بالهدايا على البلاط المملوكي، حتى أشار المقرئزي مرة أخرى في سنة ٧٢٥هـ/١٣٢٤م إلى ذلك بقوله: "اجتمع بمصر من رسل الملوك، ما لم يجتمع مثلهم في الدولة التركية"^(٣). وبلغ عدد الموفدين لبلاط دولة المماليك سنة ٩١٨هـ/١٥١٢م أربعة عشر قاصداً وكل قاصد يمثل دولة^(٤). ويشير ذلك إلى الصفة التي ميزت عصر دولة المماليك بنشاط علاقاتها الخارجية، والتي بلا شك سهلت إجراء عمليات التبادل التجاري وزادت من نشاطها.

(١) المقرئزي، السلوك، ج٢/٥١٧.

(٢) المنصوري، التحفة المملوكية، ص ٢٢٢.

(٣) المقرئزي، السلوك، ج٣/٧٩؛ وانظر أبو المحاسن، النجوم الزاهر، ج٩/٦٥.

(٤) ابن إياس، بدائع الزهور، ج٤/٢٦٨؛ اليوزبكي، تاريخ تجارة مصر، ص ٥٩.

أما اليمن، فقد حظيت هي الأخرى باستقبال الرسل والوفود من معظم الدول الآسيوية والإفريقية، إدراكاً من هذه الدول لأهمية موقع اليمن على طريق التجارة الرئيس، وضماناً لسلامة التجار، ولزيادة النشاط التجاري، لذلك كله آثرت هذه الدول التجارية والآسيوية والأفريقية الارتباط بعلاقات ودية مع الدولة الرسولية والطاهرية.

فكانت عدن قبلة الوافدين، وملتقى السفارات المتوجهة لبلاط سلاطين اليمن والمحملة بالهدايا، منها: السفارات الصينية والهندية والإفريقية (الحبشة)، وسفارات دولة المماليك، وأشرف مكة، وغيرها. وكان سلاطين اليمن يقومون بالردّ على هذه السفارات بسفارات مماثلة بعد تجهيزها بالهدايا والتحف اليمنية، تعبيراً عن المودة واستمرار الصداقة مع هذه الدول^(١). فكان لهذه السفارات أثرها في ازدهار النشاط التجاري بميناء عدن، ورعاية التجار، وتنظيم العلاقات التجارية بين الدول.

وتجدر الإشارة إلى أن اعظم الهدايا التي وصلت إلى سلاطين اليمن، وأكثرها قيمة، كانت من قبل أباطرة الصين، وبلغت الهدية الصينية التي وصلت سنة ٨٢٣هـ/١٤٢٠م أعظمها قيمة. فقد قدم رسول الصين بثلاثة مراكب مشحونة بالهدايا النفيسة، ما قيمته عشرون لكاً من الذهب. وكانت طريقة مقابلة الرسول لسلطان اليمن الناصر أحمد بن إسماعيل، مختلفة عن غيره من الرسل. فلما دخل على السلطان لم يفعل كغيره من تقبيل الأرض ونحو ذلك. بل قال للسلطان: "سيدي صاحب الصين يسلم عليك، ويوصيك بالعدل في رعيّتك"، فرد السلطان

(١) الخزرجي، العقود اللؤلؤية، ج٢/١١٧، ١٢٠، ١٣٠، ١٣٢، ١٥٥، ١٥٨، ١٦٣، ١٦٤، ١٦٧، ٢٠٣، ٢٤٤، ٢٥٢، ٢٥٤؛ مجهول، تاريخ الدولة الرسولية، ص ٦٧، ٦٨، ٧٠، ٧٤، ٧٦، ٨٠، ٨١، ٨٥، ٩١، ٩٣، ٩٨، ١٠١، ١٠٦، ١١٤، ١٢٨، ١٣٨، ١٤٠، ١٦٩، ١٧٥، ١٨٦، ١٨٩، ١٩٠، ٢٠٢، ٢٠٧، ٢٢٢، ٢٢٧، ٢٤٧، ٢٥٤؛ ابن الديبع، قرة العيون، ص ٣٥٦، ٣٧٠، ٣٩٠؛ ابن الديبع، بغية المستفيد، ص ١٠٤، ١٠٨؛ أبو مخرمة، تاريخ ثغر عدن، ج٢/١٧٨، ٢٢٧؛ ابن الحسين، غاية الأمان، ج٢/٥٦٥؛ عبد العال، بنو رسول، ص ٤٣٤.

قائلاً: "مرحباً بك، ونعم المجئ جئت". ثم أنزل الرسول دار الضيافة، وبالغ السلطان في إكرامه وكتب إلى إمبراطور الصين كتاباً يقول فيه: "والأمر أمرك والبلد بلدك". وأهدى إليه من الثياب السلطانية والوحوش البرية والتحف الشيء الكثير^(١). وبذلك كانت المراسلات والسفارات والهدايا، من عوامل تنشيط الحركة التجارية.

(١) ابن الديبع، قرّة العيون، ص ٣٩٠؛ ابن الديبع، بغية المستفيد، ص ١٠٤؛ ابن الحسين، غاية الأمانى، ق٢/٥٦٥. مجهول، تاريخ الدولة الرسولية، ص ١٨٩. ولكنه ذكر أن الهدية الصينية كانت سنة ٨٢٢هـ/١٤١٩م؛ عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص ٧٨-٧٩.

علاقات موانئ البحر الأحمر التجارية وطرق الملاحة البحرية

١٥٣٤: العلاقات التجارية مع موانئ جنوب شرق آسيا

١٥٣٥: العلاقات التجارية مع الموانئ الإفريقية وشبه الجزيرة العربية والمصرية
والشامية

١. العلاقات مع الموانئ الإفريقية
٢. العلاقات مع موانئ الخليج العربي وجنوب الجزيرة العربية
٣. العلاقات مع الموانئ المصرية والشامية

١٥٣٦: طرق الملاحة البحرية

- أ. طرق الملاحة الرئيسية مع موانئ البحر الأحمر
 - طريق البحر الأحمر - الهند والصين
 - طريق البحر الأحمر - شرق أفريقيا
- ب. طرق الملاحة الداخلية بين موانئ البحر الأحمر

١٥٣٧: الملاحة والسفن في البحر الأحمر

- أ. الملاحة في البحر الأحمر
- ب. سفن البحر الأحمر، أنواعها وصناعتها

أولاً: العلاقات التجارية مع موانئ جنوب شرق آسيا:

ارتبطت موانئ البحر الأحمر منذ القدم بعلاقات تجارية مع موانئ جنوب شرق آسيا، وشرق أفريقيا، وشبه الجزيرة العربية^(١). وكانت عدن التي اعتبرت من أقدم أسواق العرب^(٢). تمثل -بحكم موقعها من مدخل البحر الأحمر- همزة الوصل لموانئ البحر الأحمر في علاقاتها التجارية مع تلك الموانئ. فمن خلالها كان يتم تصدير واستيراد مختلف أنواع السلع، فتوفرت فيها سلع السند والهند والصين والحبشة وفارس^(٣). ومنها كانت تبحر مراكب السند والهند والصين^(٤). واعتبرت دهليز الصين^(٥)، ومرسى البحرين (الأحمر والعربي)^(٦)، ومرفأ مراكب الهند والصين وفارس^(٧). وفرضة اليمن ومحط رحال التجار^(٨).

يضاف إلى ذلك أن حركة الصادر والوارد للسلع كانت تتم من خلالها. فالسلع الصادرة من مصر عن طريق القلزم ومن بعدها (عذاب والطور)، كانت تصل إلى

(١) انظر، حوراني، العرب والملاحة، ص ٥٣-٩٠. غوانمة، في التاريخ والحضارة، ص ٢٠٣-٢١٣؛ الناصري، الرومان والبحر الأحمر، ص ٢٩-٦٨؛ ملاعبة، دور ممالك جنوب شبه الجزيرة العربية في التجارة الدولية، كاملاً؛ السليمان النشاط التجاري، ص ١٨٥-١٨٧؛ إبراهيم، عدن، ص ٣٤١-٣٤٦؛ باوزير، عدن، ص ٢٧-٣٠.

(٢) الهمداني، صفة جزيرة العرب، ص ٩٤؛ ياقوت، معجم البلدان، ج٤/٨٩.

(٣) ابن خردزابه، المسالك والممالك، ص ٦٧؛ الأدريسي، نزهة المشتاق، ج١/٥٤؛ إبراهيم، عدن، ص ٣٤٢.

(٤) الأدريسي، نزهة المشتاق، ج١/٥٤؛ الحميري، الروض المعطار، ص ٤٠٨.

(٥) المقدسي، أحسن التقاسيم، ٨٩٤؛ إبراهيم، عدن، ص ٣٤٢؛ حوراني، العرب والملاحة، ص ٢٢٧.

(٦) الأدريسي، نزهة المشتاق، ج١/٥٤؛ الحميري، الروض المعطار، ص ٤٠٨.

(٧) ابن سعيد، بسط الأرض، ص ٣٣؛ ياقوت، معجم البلدان، ج٤/٨٩؛ شيخ الربوة، نخبة الدهر، ص ٢١٦؛ فارتيم، رحلات، ص ٦٨.

(٨) القلقشندي، صبح الأعشى، ج٥/٩؛ ياقوت، معجم البلدان، ج٤/٨٩.

عدن ليتم تصديرها إلى الهند والصين وغيرها^(١). ومنها صدرت المنتجات اليمنية؛ كاللبن، والصمغ العربي^(٢)، والخيول العربية^(٣). وإليها كانت تصل السلع الشرقية من الهند والصين^(٤) ليعاد تصديرها من عدن بواسطة سفن البحر الأحمر إلى إحدى موانئه، ثم تنقل في مرحلتين برية ونهرية، حتى تصل إلى الإسكندرية، ميناء التصدير للغرب الأوروبي^(٥). فهي إذًا كانت تقوم بدور الوسيط التجاري وهمزة الوصل الحقيقية بين مختلف الموانئ.

وقد تميزت عدن بعلاقاتها التجارية الواسعة مع الهند وغيرها، فقد أشار لذلك ابن بطوطة بقوله: "وهي مرسى أهل الهند، تأتي إليها المراكب العظيمة من كنباية وتانه وكولم وقاليقوط....، وتجار الهند ساكنون بها، وتجار مصر أيضاً"^(٦). وهذا يدل على عظم العلاقة التجارية القائمة بين عدن والهند.

واستمر تميز عدن في علاقاتها التجارية المباشرة حتى الربع الأول من القرن التاسع الهجري/ الخامس عشر الميلادي، حيث بدأت السفن الهندية وتلتها الصينية بالوصول إلى ميناء جدة^(٧). فبدأت منذ ذلك الوقت العلاقات التجارية المباشرة بين الهند والصين وموانئ البحر

(١) ابن ظهيرة، الفضائل الباهرة، ص ١٠١؛ المقرئ، الخطط، ج١/٩١.

(٢) البكري، المسالك والممالك، ج١/٣٦١، ٣٦٢.

(٣) ماركوبولو، رحلات، ج٣/٩١؛ سونيا، في طلب التوابل، ص ١٤٥.

(٤) الانريسي، نزهة المشتاق، ج١/٥٤؛ الحميري، الروض المعطار، ص ٤٠٨.

(٥) ماركوبولو، رحلات، ج٣/٩١؛ هايد، تاريخ التجارة، ج٢/٣١؛ وانظر ما ذكره ابن جبير عن نقل السلع على طريق عيذاب، ابن جبير، الرحلة، ص ٤٣.

(٦) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٢٦٧، وأشار كارول (Carol) إلى وجود مجموعة من التجار الهنود في عدن، وتجار الكارم المصريين، Carol, op, cit, p 119.

(٧) المقرئ، السلوك، ج٧/١١١، ٢٣٧؛ الفاسي، العقد الثمين، ج٣/٣٩١.

الأحمر، وأصبحت جدة محط السفن القادمة من موانئ الهند واليمن والموانئ الأخرى^(١).
ومركزاً من مراكز التجارة العالمية^(٢).

وارتبطت موانئ البحر الأحمر بعلاقات تجارية واسعة مع الهند والصين والجزر الشرقية، ومما ساعد على ازدهار هذه العلاقات واستمرارها تنوع المنتجات في أقاليم هذه البلدان. وتعبيراً عن ذلك قال القلقشندي: "وحسبك ببلاد في بحرها الدر، وفي برها الذهب، وفي جبالها الياقوت والماس، وفي شعابها العود والكافور، ومن حديدتها سيوف الهند، وأسعارها رخيصة..."^(٣).

وأدى تنوع السلع في بلاد السند والهند، ورخص أسعارها، وشدة الطلب عليها من قبل الغرب الأوروبي إلى ازدهار العلاقات التجارية، وزيادة نشاطها مع تلك المناطق. لذلك لم يخلُ أيّ من موانئها وفرضها من وجود السفن التجارية، فمنتجات السند (باكستان) - وأشهرها الخيزران^(٤). كانت تصدر من خلال فرضتها المشهورة الديبل^(٥). وكانت تقصدها مراكب العمانيين وتجار الكارم، وكذلك مراكب الهند والصين وهي محملة بالسلع^(٦). فشكّلت متجراً كبيراً لنشاط الحركة التجارية فيها^(٧). ودعيت ملتان قاعدة بلاد السند "قرج بيت الذهب" لكثرة

(١) الحميري، الروض المعطار، ص ١٥٧.

(٢) المقرئزي، الخطط، ج ١/٥٦٧؛ هارتمان، جدة، دائرة المعارف الإسلامية، م ١١/١٢٦.

(٣) القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٥/٥٨.

(٤) ابن خرداذبه، المسالك والممالك، ص ٦٢.

(٥) الإدريسي، نزهة المشتاق، ج ١/١٦٧؛ القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٥/٦١. الديبل، مدينة مشهورة

على ساحل بحر الهند، وهي فرضة (السند). ياقوت، معجم البلدان، ج ٢/٤٩٥.

(٦) الإدريسي، نزهة المشتاق، ج ١/١٦٧؛ الاشقر، تجارة التوابل، ص ٣٠٤.

(٧) الأصبخري، المسالك والممالك، ص ١٠٤.

سلعها، ورواج تجارتها^(١). وكان لا يجاز إليها إلا بعد تفتيش دقيق، وتحصيل الربع من كل ما يجلبه التجار^(٢).

أما بلاد الهند فقد زخرت بانتاج التوابل ونباتات العقاقير الطبية، ولكثرة إنتاج الفلفل في إقليم المليبار، دعي "بلاد الفلفل"^(٣)، لذلك قامت على سواحلها العديد من الموانئ التي ارتبطت بعلاقات تجارية مع السند والصين والموانئ العربية، فكانت الرحلات التجارية تنقل مباشرة من عدن ولاحقاً جدة إلى إقليم المليبار^(٤)، فيقوم التجار بشحن تلك السفن التجارية، فتعود وهي محملة بمختلف أنواع السلع الشرقية لتصل إلى الإسكندرية^(٥).

ويبلغ طول بلاد المليبار على ساحل البحر مسيرة شهرين، حيث تنتشر الموانئ على هذا الساحل. ومن العادات المتبعة فيها أن كل مركب يمر بها، لا بد من إرسائه بها، وتقديم هدية لصاحب البلد، يسمونها حق البندر^(٦). وأقيمت التسهيلات للتجار على هذا الساحل ترغيباً لهم على القدوم والتعامل مع الهند، وقد عبّر عن ذلك ابن بطوطة بقوله: "وفي كل نصف ميل بيت من الخشب ودكاكين، يقعد عليها كل وارد وصادر من مسلم وكافر، وعند كل بيت منها بئر يشرب منه، ورجل كافر موكل بها وفي جميع المنازل بهذا الطريق ديار المسلمين، ينزل

(١) الإدريسي، نزهة المشتاق، جـ ١/١٧٥؛ ابن بطوطة، الرحلة، ص ٤٢٣؛ ابن خرداذبه، المسالك والممالك، ص ٥٦.

(٢) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٤٢٣.

(٣) ياقوت، معجم البلدان، جـ ٥/١٩٦؛ القلقشندي، صبح الأعشى، جـ ٥/٧٠؛ ابن بطوطة، الرحلة، ص ٥٦٧. وانظر منتجات الهند لدى ابن بطوطة، ص ٥٦٧ وما يليها.

(٤) الإدريسي، نزهة المشتاق، جـ ١/٥٤؛ الحميري، الروض المعطار، ص ٤٠٨. ابن خرداذبه، المسالك والممالك، ص ٦١، ص ٧٠؛ ابن الوردي، خريدة العجائب، ص ٧٧.

(٥) ماركو بولو، رحلات، جـ ٣/٧١؛ القلقشندي، صبح الأعشى، جـ ٣/٥٣٦-٥٣٧؛ ابن جبیر، الرحلة، ص ٤٣.

(٦) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٥٦٧، ٥٦٩؛ وانظر عن موانئ ساحل المليبار، عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص ١٨٨.

عندهم المسلمون، فيبيعون منهم جميع ما يحتاجون إليه، يطبخون لهم الطعام، ولولاهم لما سافر فيه مسلم^(١).

ومن الموانئ الهندية المنتشرة على هذا الساحل والتي اشتهرت بعلاقاتها التجارية مع الموانئ العربية (كناحية)، وهي مشهورة بقصدها التجار من مختلف البلدان^(٢)، ويقم فيها التجار المسلمون، ولهم وكالاتهم وفنادقهم^(٣). ويصدّر منها إلى مصر واليمن والعراق سلع مختلفة، كالتوابل والأحجار الكريمة والحريير والأخشاب، وتصل إليها الخيول العربية^(٤). ولكثرة عدد التجار فيها كان لهم رئيس يطلق عليه "ملك التجار"^(٥). وكان يتردد على هذا الميناء سنوياً نحو ثلاثمائة سفينة من مختلف البلدان، يتم تحميل أربعين أو خمسين منها، بالمنسوجات القطنية والحريرية، والعقيق الأحمر والأبيض والألماس، لتزود بها بلاد فارس وتركيا وسوريا وشمال إفريقيا وجنوب الجزيرة العربية وشرق إفريقيا^(٦).

أما ميناء منجور^(٧) الهندي، فكان مقصداً لمعظم تجار اليمن وبلاد فارس المسلمين، الذين بلغ عددهم في هذه المدينة نحو أربعة آلاف تاجر، وقد تمتعوا فيها بامتيازات خاصة، وكان

(١) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٥٦٧.

(٢) الإدريسي، نزهة المشتاق، ج ١/١٨١؛ ابن سعيد، بسط الأرض، ص ٥٣؛ أبو الفداء، تقويم البلدان، ص ٣٥٧.

(٣) ابن سعيد، بسط الأرض، ص ٥٣؛ أبو الفداء، تقويم البلدان، ص ٣٥٧؛ فهمي، طرق التجارة الدولية، ص ١٧١.

(٤) الإدريسي، نزهة المشتاق، ج ١/١٨١؛ فهمي، طرق التجارة الدولية، ص ١٧١.

(٥) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٥٦١.

(٦) فارتيم، رحلات، ص ١٠٢، ١٠٥؛ فهمي، طرق التجارة الدولية، ص ١٧١.

(٧) منجور: مدينة على ساحل بلاد المليبار، تسمى الآن منقولور. ابن بطوطة، الرحلة، ص ٥٦٦، ٥٦٩. وهي من أكبر بلاد المليبار، القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٥/٧١.

منصب القضاء والخطابة بأيديهم^(١). وقد شاهد فيها فارتيمًا أكثر من خمسين أو ستين سفينة محملة بالأرز^(٢). وفي ذلك إشارة واضحة على عظم حركة التبادل التجاري في هذا الميناء. وكان لسلطان مدينة جرفتن^(٣)، مراكب كثيرة تسافر إلى عُمان وفارس واليمن^(٤). وإليها كانت تصل الخيول العربية، وفيها عدد من التجار المسلمين، والحركة التجارية فيها نشطة، إذ يوجد فيها الفلفل والزنجبيل والهيل والشب والقرفة، ويصل إليها في كل عام حوالي ثلاثمائة سفينة تجارية من مختلف البلدان^(٥).

واشتهر اسم مدينة تانة^(٦) على ألسن التجار، فكانت سفنهم تحط رحالها فيها، ويحملون منها العود الهندي والسلع الأخرى، إلى كافة الأقطار^(٧). وكذلك فندرينه^(٨)، فقد كانت محط مراكب التجار ليحصلوا منها على القاقلة^(٩).

أما قاليقوط^(١٠)، فهي إحدى أعظم موانئ بلاد المليبار، تقصدها مراكب تجار الصين وجاوه وسيلان واليمن وفارس^(١١). وكان يغادر ميناء قاليقوط إلى عدن أو جدة

(١) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٥٦٩؛ عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص ٤٦، ٥٧، ٦٥.

(٢) فارتيمًا، رحلات، ص ١١٤.

(٣) جرفتن: مدينة على ساحل بلاد المليبار، تسمى اليوم كنانور. ابن بطوطة، الرحلة، ص ٥٧٠، وهامش (٤٥) نفس الصفحة.

(٤) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٥٧٠.

(٥) فارتيمًا، رحلات، ص ١١٥؛ ابن بطوطة، الرحلة، ص ٥٧٠.

(٦) تانه: مدينة على ساحل الهند. الإدريسي، نزهة المشتاق، ج ١/١٩١؛ أبو الفداء، تقويم البلدان، ص ٣٥٩. وانظر موقعها في الملحق رقم (٤).

(٧) أبو الفداء، تقويم البلدان، ص ٣٥٩؛ الإدريسي، نزهة المشتاق، ج ١/١٩١؛ القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٦٨/٥.

(٨) فندرينه: مدينة على ساحل بلاد المليبار، بالقرب من قاليقوط. ابن بطوطة، الرحلة، ص ٥٦٦؛ الإدريسي، نزهة المشتاق، ج ١/١٩١.

(٩) الإدريسي، نزهة المشتاق، ج ١/١٩١.

(١٠) قاليقوط: مدينة على ساحل بلاد المليبار. ابن بطوطة، الرحلة، ص ٥٧٢، وانظر موقعها في الملحق رقم (٤).

(١١) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٥٧٢؛ عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص ١٨٩.

سنوياً من عشر إلى اثنتي عشرة سفينة، حمولتها من ألف إلى ألف ومائتي بهار من الفلفل، وتعود هذه السفن وهي محملة بالسلع العربية والأوروبية^(١). ويصف لنا فارتيماف طريقة عقد الصفقات التجارية في هذا الميناء، بقوله: "وعندما يرغب أحد التجار في بيع البضائع أو شرائها، فإن ذلك يكون دائماً عن طريق الوسيط (السمسار)، و عندما يرغب البائع والمشتري في عقد صفقة، فإن التجار يقفون على هيئة حلقة، ويمسك السمسار بقطعة قماش مبسوطة في إحدى يديه، ثم يمسك يد البائع اليمنى من الأصبعين الذين يليان الإبهام، ثم يغطي اليدين (يد البائع والسمسار) بقطعة من القماش، وتتلامس يدهما تحت القماش بهذين الاصبعين. ثم يشرعون في العد دوكات من واحد إلى ألف، سرّاً، وعندما يتفقان على السعر، يذهب السمسار إلى المشتري ويتبع معه نفس الطريقة بإخباره سرّاً عن السعر^(٢). يستنتج من هذا النص مدى ازدهار علاقات هذه الموانئ مع موانئ البحر الأحمر ومن خلال تجار الكارم الذين استخدموا الدوكات الذهبية في معاملاتهم التجارية، وانتشار استخدام هذه العملات الذهبية.

وكانت مدينة كولم تعد أيضاً من موانئ المليبار المشهورة على ألسن التجار^(٣). ومنها كانت مراكز التجار تنقل إلى عدن^(٤). ويقول عنها ابن بطوطة: "إن تجارها لهم أموال عريضة، يشتري أحدهم المركب بما فيه ويوسفه من دار (مخزنه) بالسلع، وبها من التجار المسلمين

(١) هايد، تاريخ التجارة، ج٣/٣٧٨، وأشار فهمي إلى وجود حوانيت خاصة للسلع العربية والأوروبية في

هذه المدينة. فهمي، طرق التجارة الدولية، ص١٦٨؛ وانظر: عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص١٩١.

(٢) فارتيماف، رحلات، ص١٤٨.

(٣) ابن سعيد، بسط الأرض، ص٣٨-٣٩؛ عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص١٨٩.

(٤) أبو الفداء، تقويم البلدان، ص٣٦١؛ القلقشندي، صبح الأعشى، ج٥/٧١.

جماعة^(١). وبذلك شكلت موانئ الهند، وبشكل خاص الواقعة على ساحل إقليم المليبار (الساحل الغربي) المحط الرئيس لسفن التجار القادمة من الغرب، لكثرة ما تنتجه الهند من السلع.

كما تنقل التجار بمراكبهم بين جزر المحيط الهندي وحصلوا منها على منتجاتها المختلفة. ومن تلك الجزر، جزيرة كله بار، ومدينتها كله الواقعة على الطريق البحري بين عُمان والصين^(٢). اشتهرت هذه الجزيرة على ألسن التجار^(٣)، فمنها كانوا يحصلون على الصندل والكافور، والعود الكلاهي، وفيها أقامت مجموعة من التجار المسلمين^(٤). وكذلك جزائر ذيبة المهل (المالديف والكالديف)، التي تميزت باستقبال المراكب التجارية القادمة إليها. فكانت القوارب الصغيرة تخرج لتتلقى مراكب التجار، بعد أن تكون قد ملئت بجوز النارجيل الأخضر، فيقوم كل شخص في هذه القوارب باعطاء جوز النارجيل لمن شاء من التجار، فيكون نزله، ويحمل أمتعته إلى داره، كأنه بعض أقاربه، ويقدم الخدمة له^(٥).

-
- (١) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٥٧٥؛ وللمزيد عن العلاقات العربية الهندية، انظر: سيد: مقبول احمد، العلاقات العربية الهندية. تعريب نقولا زيادة، الدار المتحدة للنشر، بيروت، ١٩٧٤م.
- (٢) ياقوت، معجم البلدان، ج٤/٤٧٨؛ القلقشندي، صبح الأعشى، ج٥/٧٦. جزيرة كله بار: بلد بأقصى الهند يجلب مها العود الكلاهي فرضتها كله. ياقوت، معجم البلدان، ج٤/٤٧٥، ٤٧٨. وهي الآن جزء من ماليزيا حسب الخرائط الحديثة، وانظر موقعها في الملحق رقم (٤).
- (٣) ابن سعيد، بسط الأرض، ص ٤١.
- (٤) ياقوت، معجم البلدان، ج٤/٤٧٥؛ القلقشندي، صبح الأعشى، ج٥/٧٦. Yusuf, op, cit, p 136.
- (٥) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٥٨٢؛ شهاب، تاريخ اليمن البحري، ص ٢٩٢؛ عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص ١٩٣.

جزر ذيبة المهل: تقع هذه الجزر إلى الجنوب الغربي من الهند، في المحيط الهندي، وتسمى اليوم (الكالديف والمالديف). ابن بطوطة، الرحلة، ص ٥٧٩ ص ٥٨٠، وانظر موقعها في الملحق رقم (٥).

وكان لمجموعة جزر سيلان علاقاتها التجارية مع الموانئ العربية لما تزخر به من سلع كالعود السيلاني المنسوب إليها، والياقوت والماس وغزال المسك^(١). وقد شاهد فيها ابن بطوطة عندما زارها سنة ٧٤٥هـ/١٣٤٤م، ثمانية مراكب لسلطانها كانت يرسم السفر إلى اليمن^(٢). ويحصل تجار اليمن من هذه الجزر ومن ساحل الهند، على خشب النارجيل والساج الخاص بصناعة سفن اليمن والبحر الأحمر^(٣). ومن سلع هذه الجزر أيضاً التي يحصل عليها التجار الحرير والياقوت بجميع ألوانه والعنبر والبلور والماس واللؤلؤ، وأنواع كثيرة من الطيب والعود الهندي^(٤). لذلك كان التجار العرب والفرس يقصدونها ويتجهزون منها بهذه السلع إلى مختلف البلدان^(٥).

وتعددت أساليب التعامل التجاري في جزر المحيط الهندي تبعاً لعادات أهل كل جزيرة. ففي جزيرة الرامني وهي من جزر سومطره، كان بساحلها قوم يلحقون المراكب التجارية سباحة، يبيعون العنبر للتجار مقابل الحديد^(٦). وأحياناً يخرجون في زوارق من خشبة واحدة،

(١) ابن سعيد: بسط الأرض، ص ٣٩؛ ابن خرداذبة، المسالك والممالك، ص ٦٤؛ القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٥/٧٥؛ حوراني، العرب والملاحة، ص ٢١٢، Subhi, Egyptian, p 69؛ وانظر موقع سيلان (سرنديب) في الملحق رقم (٤).

(٢) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٥٩٧؛ عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص ١٩٣.

(٣) الحميري، الروض المعطار، ص ٣١٣؛ حوراني، العرب والملاحة، ص ٢١١؛ عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص ٦٩، ١٩٢.

(٤) ابن خرداذبة، المسالك والممالك، ص ٦٤؛ الإدريسي، نزهة المشتاق، ج ١/٧٦، ٨٢؛ الحميري، الروض المعطار، ص ٣١٣، ابن بطوطة، الرحلة، ص ٥٩٧، ٥٩٩؛ القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٥/٧٥.

(٥) الإدريسي، نزهة المشتاق، ج ١/٨٢؛ فهمي، طرق التجارة الدولية، ص ١٧٤؛ Hall, D, G, E., A History of South – East Asia, MacMillan, 1994, p 242.

(٦) ابن خرداذبة، المسالك والممالك، ص ٦٥؛ الإدريسي، نزهة المشتاق، ج ١/٧٦؛ القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٥/٧٧.

ومعهم النارجيل وقصب السكر والموز وشراب النارجيل فيبيعون ذلك بالحديد، ويتبايعون بالاشارة يداً بيد إذا كانوا لا يفهمون اللغة^(١).

وكان التجار ومنهم تجار الكارم يتجاوزون هذه الجزر. المحيطة بالهند إلى الجزر الكبرى، ومنها جزيرة جاوة الصغرى^(٢)، حيث كانوا يقصدونها لشهرتها بإنتاج التوابل والعقاقير^(٣). وإليها ينسب اللبان الجاوي، وأكثر إنتاجها النارجيل والقرنفل والعود الهندي وقصب الكافور، وأفوية الطيب، وأنواع أخرى من العقاقير والتوابل^(٤).

وكانت العادات المتبعة في تلك الجزيرة، أن يخرج بعض سكانها بزوارق صغيرة ومعهم جوز النارجيل والموز والسمك، ويهدون ذلك للتجار، فيكافئهم كل تاجر على قدره^(٥). وذلك في محاولة من أهلها لترغيب التجار بالقدوم إلى هذه الجزيرة، والتعامل معها تجارياً. وكان يتم تحميل ثماني عشرة سفينة بالفلل سنوياً من سومطرة^(٦).

أما جاوه الكبرى، وهي شبه جزيرة الملايو. فقد اشتهرت هي الأخرى بإنتاج معظم أنواع التوابل والعقاقير^(٧). لذلك كانت مشهورة لدى التجار، ومقصودة للحط والإقلاع^(٨). فمنها

-
- (١) السيرافي، رحلة السيرافي، ص ٢٧؛ عبد العليم، الملاحة وعلوم البحار، ص ٧١. ويمثل هذه الطريقة كان سكان جزر نيكوبار يتبادلون السلع مع التجار. حوارني، العرب والملاحة، ص ٢١٢.
 - (٢) جاوة الصغرى: هي جزيرة سومطرة الآن. ابن بطوطة، الرحلة، ص ٦١٩، وهامش (١٧) نفس الصفحة وانظر موقعها في الملحق رقم (٤).
 - (٣) ابن سعيد، بسط الأرض، ص ٤٠؛ القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٥/٧٦.
 - (٤) ماركو بولو، رحلات، ج ٣/٢٩؛ ابن بطوطة، الرحلة، ص ٦١٩.
 - (٥) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٦١٩؛ شهاب، تاريخ اليمن البحري، ص ٢٩٢؛ عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص ١٩٧.
 - (٦) فارتيم، رحلات، ص ١٧٦.
 - (٧) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٦٢٣؛ ماركو بولو، رحلات، ج ٣/٢٥؛ القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٥/٧٦.
 - (٨) ابن سعيد، بسط الأرض، ص ٤١؛ عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص ١٩٦.

يحصل التجار على جزء كبير من التوابل التي كانت توزع في مختلف البلدان^(١). وكان ميناء جزيرة ملقا (من جزر الملايو) خلال القرن التاسع الهجري/الخامس عشر الميلادي، أفضل مثال على السوق الدولية^(٢)، لذلك كان يزدهم بالسفن التجارية القادمة للحصول على منتجات هذه الجزيرة، وما يتوفر من سلع في هذا السوق الدولي^(٣).

لم تقف علاقات موانئ البحر الأحمر وتجارها، عند هذا الحد الجغرافي (الجزر البحرية) من بلاد الشرق، بل تجاوزت ذلك إلى الصين وموانئها المشهورة، فبعد جزيرة الملايو وسومطره وملقا، كانت سفن التجار المسلمين تبحر شمالاً حتى موانئ الصين، وتتبادل معها السلع، ودليل ذلك سفر ابن بطوطة إلى هذه الموانئ، والتقاؤه مع عدد من التجار المسلمين، ووصفه ميناء زيتون، حيث شاهد فيه مائة سفينة من الحجم الكبير، أما السفن الصغيرة فكانت من الكثرة لا تحصى^(٤)، مما ينبئ عن حركة تجارية عظيمة في هذا الميناء.

ويؤكد ماركو بولو وجود علاقات تجارية بين موانئ الصين والبحر الأحمر بقوله: "إن مقادير الفلفل المصدرة عن طريق ميناء زيتون، هي من بالغ الضخافة، بحيث أن ما يحمل إلى الإسكندرية لتزويد الدول الأوروبية بما يلزمها من الفلفل... لا يزيد عن واحد في المائة، مما هو

(١) ماركو بولو، رحلات، ج ٣/٢٥؛ عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص ١٩٦-١٩٧.

(٢) Hall, Op.Cit., p242

(٣) فارتيما، رحلات، ص ١٧٤، ١٧٥؛ عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص ١٩٥، ١٩٦.

(٤) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٦٣٤؛ عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص ١٩٨؛ اليوزبكي، تاريخ تجارة

مصر، ص ٨٥، وانظر حوراني، العرب والملاحة، ص ٢١٣-٢١٤.

زيتون: مدينة عظيمة كبيرة، وهي من فرض الصين المشهورة، أبو الفداء، تقويم البلدان، ص ٣٦٥؛ ابن سعيد، بسط الأرض، ص ٥٥، والميناء ليس بها زيتون ولكنه اسم وضع عليها، ويقم فيها عدداً من تجار المسلمين، ويفرحون عندما يحضر اليها مسلم، ويعطونه زكاة أموالهم. ابن بطوطة، الرحلة، ص ٦٣٤؛ وزيتون تسمى اليوم تشوان - تشو (Chu an Chow). فهمي، طرق التجارة الدولية، ص ١٦٣.

موجود في مدينة زيتون^(١). ومن ميناء زيتون هذا كانت اليمن تستورد الخزف والفخار الصيني بواسطة التجار^(٢).

وأقام عدد من التجار المصريين، وغيرهم في الموانئ الصينية، فعندما زار ابن بطوطة مدينة الخنساء، التقى فيها مع بعض التجار المصريين، وهم أولاد عثمان بن عفان المصري، أحد أكبر التجار المصريين الذين أقاموا بهذه المدينة^(٣). فلا أدل من ذلك على وجود علاقات تجارية مع الموانئ الصينية. كما أشار أبو الفداء إلى العلاقات التجارية مع هذا الميناء بقوله: "وإليها (خنساء) ينتهي وصول التجار المسافرين من بلادنا"^(٤).

وكانت مراكز تجار المسلمين ترسو في ميناء مدينة خانفو (كانتون)^(٥)، وخانفو هو الاسم العربي الذي أطلقه العرب على كانتون، أعظم مراكز التجارة الصينية^(٦).

ومعنى ذلك ازدهار العلاقات التجارية بين العرب والصين، وقد وصف الحميري نشاط الحركة التجارية في موانئ الصين: بقوله: "وتصعد المراكب في موانئ الصين... وفي هذه الموانئ أسواق وتجار، ودخل وخرج، ومراكب وبضائع تحمل، وأخرى تجيء"^(٧).

-
- (١) ماركو بولو، رحلات، ج٢/١٩٨، ١٩٩؛ عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص ١٩٨.
 - (٢) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٦٢٩، ٦٣٥؛ محيرز، رحلات الصينيين الكبرى، ص ٣١، ٣٢؛ اليوزيكي، تاريخ تجارة مصر، ص ٨٦.
 - (٣) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٦٣٩؛ عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص ٥١؛ الخنساء: وهي خانفو، أعظم فرض الصين، وإليها ينتهي وصول التجار. أبو الفداء، تقويم البلدان، ص ٣٦٤، ٣٦٥. وهي هانج شو، انظر: ابن بطوطة، الرحلة، ص ٦٣٩؛ حوراني، العرب والملاحة، ص ٢١٥؛ عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص ٥١، وانظر موقعها في الملحق رقم (٤) باسم قانصو أوقانطو.
 - (٤) أبو الفداء، تقويم البلدان، ص ٣٦٥؛ ابن بطوطة، الرحلة، ص ٦٣٩؛ عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص ٥١.
 - (٥) اليعقوبي، البلدان، ص ٢٠٨، ٢٠٩؛ عبد العليم، الملاحة، ص ٧٢؛ حوراني، العرب والملاحة، ص ٢١٦.
 - (٦) حوراني، العرب والملاحة، ص ٢١٤، ٢١٦؛ فهمي، طرق التجارة الدولية، ص ١٦١، ١٦٢؛ الصيني، العلاقات بين العرب والصين، ص ١٢٩؛ العبادي وسالم، تاريخ البحرية، ص ١٨٠.
 - (٧) الحميري، الروض المعطار، ص ٣٧١.

وفي دليل آخر على مدى ما وصلت إليه العلاقات التجارية بين المسلمين والصين، استقرار مجموعات من التجار المسلمين في الصين، فكان التاجر المسلم عند قدومه إلى الصين يختار في النزول عند تاجر مسلم، أو في الفندق، فإن أحب النزول عند التاجر المسلم، جهز ماله وضمنه التاجر الذي يستضيفه، وإن أراد النزول في الفندق سَلَّم ماله لصاحب الفندق وضمنه^(١). وبلغ من درجة تنظيم هؤلاء المقيمين أن كان لهم القضاة والشيوخ والمساكن، وحصلوا على بعض الامتيازات من أباطرة الصين تهتم بإقامتهم وتجارته^(٢).

ويتعامل أهل الصين في معاملاتهم التجارية بقطع من الكاغذ، كل قطعة منها بقدر الكف مطبوعة بطابع السلطان، وتسمى الخمس والعشرون قطعة منها بالثبت، وهي بمعنى الدينار في بلاد المسلمين^(٣). كما يتعاملون بالفلوس النحاسية^(٤)، ويقايضون أثواب الحرير بثوب من القطن لكثرة الحرير عندهم^(٥).

وتتضح العلاقات التجارية بين الصين واليمن وموانئ البحر الأحمر بشكل أكبر خلال القرنين الثامن والتاسع الهجريين/ الرابع والخامس عشر الميلاديين. فقد وصفت عدن خلال القرن الثامن الهجري/ الرابع عشر الميلادي بأنها مرفأً مراكب الصين^(٦).

(١) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٦٣٢؛ الصيني، العلاقات بين العرب والصين، ص ١٣٩؛ اليوزيكي، تاريخ

تجارة مصر، ص ٨٥؛ عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص ٥١.

(٢) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٦٣٤؛ فهمي، طرق التجارة الدولية، ص ١٦٢؛ حوراني، العرب والملاحة،

ص ٢١٦-٢١٧؛ عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص ٥١.

(٣) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٦٣٠؛ الصيني، العلاقات بين العرب والصين، ص ١٤٠.

(٤) سليمان التاجر، أخبار الصين والهند، ص ٦٧؛ السيرافي، رحلة السيرافي، ص ٣٨.

(٥) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٦٢٥.

(٦) الحميري، الروض المعطار، ص ٤٠٨.

وخلال القرن التاسع الهجري/ الخامس عشر الميلادي، كان يتم تبادل السفارات والهدايا بين أباطرة الصين وسلاطين اليمن من خلال الرحلات التجارية التي تقوم بها السفن التجارية بين البلدين^(١). وذلك لتقوية العلاقات التجارية وتنشيطها.

وفي سنة ٨٣٥هـ/ ١٤٣١م، حطت السفن الصينية مراسيها في ميناء جدة^(٢). مثلما وصلت السفن الهندية من قبل^(٣). فأصبح التعامل التجاري مباشراً بين الهند والصين وجدة، بعد أن كانت عدن تقوم بدور الوسيط.

ولا بد من ذكر طريقة مغادرة دخول السفن التجارية للموانئ الصينية، فقد أشار ابن بطوطة لذلك بقوله: "وإذا أراد جنك^(٤) من جنوكهم السفر، صعد إليه صاحب البحر وكتبوا من يسافر فيه... ثم يسمح لهم بالسفر، فإذا عاد، صعدوا إليه، وقابلوه بما كتبوه بأشخاص الناس،... فإذا فرغوا من ذلك، أمروا صاحب المركب أن يملي عليهم تفصيلاً بجميع ما فيه من السلع.. ثم ينزل من فيه، ويجلس حفاظ الديوان لمشاهدة ما عندهم، فإذا عثروا على سلعة قد كتمت عنهم، عاد الجنك بجميع ما فيه مالا للمخزن"^(٥). ولا شك أن طريقة مشابهة لتلك اتبعت

(١) مجهول، تاريخ الدولة الرسولية، ص ١٨٩، ٢٠٨؛ عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص ٧٨؛ محيرز، رحلات الصينيين الكبرى، ص ٥٩.

(٢) المقرئزي، السلوك، ج٢/ ٢٣٧؛ فهمي، طرق التجارة الدولية، ص ١٦٢؛ محيرز، رحلات الصينيين الكبرى، ص ٦٤-٦٥؛ سونيا، في طلب التوابل، ص ٥٤. وللمزيد عن العلاقات العربية الصينية، انظر: الصيني، العلاقات بين العرب والصين، ص ١٠٨-١٤٠.

(٣) المقرئزي، السلوك، ج٧/ ١١١؛ ابن فهد، إتحاف الوري، ج٣/ ٦٢٠؛ الفاسي، العقد الثمين، ج٣/ ٣٩١؛ هايد، تاريخ التجارة، ج٣/ ٣١٩.

(٤) جنك: جمعها جنوك، من مراكب الصين وهي أضخمها وأحفلها، النخيلي، السفن الإسلامية، ص ٢٩، وورد لدى ابن بطوطة أنها السفينة الصينية الكبيرة الحجم، عرفت بالانجليزية، باسم (chunck)، ولا يزال الاسم مستخدماً في بحار الصين، ابن بطوطة، الرحلة، هامش ٥٧٢.

(٥) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٦٣٢؛ الصيني، العلاقات بين العرب والصين، ص ١٣٦؛ حواري، العرب والملاحة، ص ٢١٧.

مع المراكب الأخرى غير الصينية لتحصيل الرسوم الجمركية من قبل مراقب التجارة، والتي بلغت نسبة العشر بعد أن كانت ثلاثة أعشار^(١).

وهكذا يستنتج مما سبق أن العلاقات التجارية بين الموانئ العربية وبشكل خاص موانئ البحر الأحمر، وموانئ جنوب شرق آسيا، كانت مزدهرة نتيجة لعظم منتجات جنوب شرق آسيا، وإدراك دول تلك المناطق أهمية استمرار هذه العلاقات، لتتمكن من خلالها تصدير منتجاتها، إذ أن الميزان التجاري لصالحها في تقديرنا. كما تجدر الإشارة إلى تنافس موانئ تلك المناطق على استقطاب السفن التجارية إليها، فكان لبعضها وسائلها في ذلك منها تقديم الهدايا للتجار. واستقبال السفن التجارية بالزوارق، وتهيئة سبل الإقامة للتجار، ومنح التجار المقيمين امتيازات تجارية في محاولة لتنشيط العلاقات التجارية وضمان استمرارها.

ثانياً: العلاقات التجارية مع الموانئ الأفريقية وشبه الجزيرة العربية والمصرية والشامية

١. العلاقات مع الموانئ الإفريقية

ازدهرت العديد من الموانئ على ساحل جنوب شرق إفريقيا^(٢)، لتوفر السلع في المناطق الداخلية الشرقية من القارة الإفريقية، ولقرب هذه الموانئ من خطوط التجارة الدولية. لذلك نشطت العلاقات التجارية بين الموانئ الهندية والعربية، وموانئ الساحل الأفريقي ومنها العلاقات التجارية التي قامت مع موانئ البحر الأحمر. وقد قدمت لنا كتب الرحلات والجغرافيا صورة واضحة عن الحركة التجارية في تلك الموانئ، خلال فترة العصور الوسطى.

(١) حوراني، العرب والملاح، ص ٢١٧؛ الصيني، العلاقات بين العرب والصين، ص ١٣٥؛ فهمي طرق التجارة الدولية، ص ١٦٣؛ زياده: نقولا، مشرقيات في صلات التجارة والفكر، لندن، المملكة المتحدة، ١٩٩٨، ص ١٦٥.

(٢) انظر موقع هذه الموانئ في الملحق رقم (٥).

وشكل قصر المسافة -نسبياً- بين موانئ البحر الأحمر وسواحل شرق أفريقيا عاملاً مهماً في تلك العلاقات، فمن ميناء سواكن كان يصدر رقيق البجاة والحبشة واللؤلؤ الجيد، ليصل إلى زبيد^(١) التي كانت مجتمع التجار من الحجاز ومصر والحبشة وغيرهما^(٢).

وكانت السفن التجارية تخرج من ميناء سواكن إلى عدن^(٣) وتحط في جزيرة باضع^(٤)، وتزودها بأنياب الفيلة وبيض النعام^(٥). كما ارتبطت سواكن بخط ملاحي مباشر مع ميناء جدة، وقد سافر من خلاله الرحالة ابن بطوطة، وأشار إلى أنها كانت تزود مكة عن طريق جدة بالألبان والسمن والذرة^(٦). إضافة إلى الغلال، فعندما ارتفعت أسعارها بمكة سنة ٨٠٥هـ/ ١٤٠٢م، "فرج الله على الناس بمراكب وصلت من سواكن"^(٧). وتجاوزت علاقات سواكن مع الحجاز حد تبادل السلع إلى قيام علاقات القربى والمصاهرة^(٨). وكان ميناء عيذاب يستقبل السفن القادمة من الحبشة واليمن ومنه تخرج القوافل إلى سواكن^(٩) وغيرها.

-
- (١) الحميري، الروض المعطار، ص ٢٨٤-٢٨٥؛ الإدريسي، نزهة المشتاق، ج ١/٥٢-٥٣.
 - (٢) ابن الوردي، خريدة العجائب، ص ٧٧؛ الحميري، الروض المعطار، ص ٢٨٤-٢٨٥؛ الإدريسي، نزهة المشتاق، ج ١/٥٢-٥٣؛ القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٨/٥.
 - (٣) الحميري، الروض المعطار، ص ٣٣٢.
 - (٤) باضع: جزيرة في بحر اليمن، ياقوت، معجم البلدان، ج ١/٣٢٤؛ وتجاور حلي وهي ذات خير وميرة وماشية، ابن حوقل، صورة الأرض، ص ٤٩.
 - (٥) ياقوت، معجم البلدان، ج ١/٣٢٤.
 - (٦) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٢٦١، ص ٢٦٢؛ شهاب، تاريخ اليمن البحري، ص ١٢٣.
 - (٧) الأزرقي، أخبار مكة، ج ٢/٣١٧.
 - (٨) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٢٦٢؛ ضرار: محمد صالح، تاريخ السودان والبحر الأحمر وإقليم البجة، دار مكتبة الحياة، بيروت، ١٩٦٥، ص ١٢٩.
 - (٩) الحميري، الروض المعطار، ص ٤٢٣؛ خسرو، سفر نامة، ص ١٣٣.

وكان التجار المصريون واليمنيون يتجهزون بالسلع، من مصر واليمن لتصل إلى الحبشة من خلال ميناء زيلع^(١)، الذي شكّل منفذاً بحرياً للحبشة على عدن والبحر الأحمر^(٢)، وميناء مهماً على ساحل الطراز الإسلامي لتجار الكارم، ومركزاً للتجارة مع الحجاز واليمن والقاهرة^(٣). فمنها كان الحجاج يقلعون إلى عدن أو زبيد، وكذلك التجار الذين صدّروا من خلالها سلع الحبشة والصومال، كالرقيق والذهب والفضة وجلود الحيوانات والصمغ والعاج وأخشاب الأبنوس^(٤). وإليها كانت تصل أغلب سفن البحر الأحمر، وهي محملة بأنواع مختلفة من السلع والتجارات، كالقماش والكتان^(٥). كما أقام قسم من التجار الزيالة في عدن وكانوا يترددون على زبيد والموانئ الأخرى^(٦).

ويرسم لنا فارتيتما صورة واضحة عن نشاط الحركة التجارية في ميناء زيلع، ومدى اتساع علاقاتها التجارية، بقوله: "ميناء يعجّ بالنشاط التجاري في الذهب وأسنان الفيلة، وبيع هنا أيضاً عدد كبير من العبيد، ... ويشحن هؤلاء من هنا إلى فارس وجنوب الجزيرة العربية ومكة والقاهرة والهند، والتجار هنا كثيرون..."^(٧).

-
- (١) البكري، المسالك والممالك، ج١/٣٢٧؛ عبد الحليم، العلاقات السياسية، ص ٧٩.
 - (٢) أبو الفداء، تقويم البلدان، ص ١٦٠، ١٦١؛ Carol, op, cit, p.121.
 - (٣) الاصطخري، المسالك والممالك، ص ٣٢؛ اليوسف، محمد الطيب، أثيوبيا والعروبة والإسلام عبر التاريخ، (٢ج)، المكتبة المكية، مكة المكرمة، ١٩٩٦، ج٢/٢٤، ٢٣، ٧؛ لبيب، التجار الكارمية، ص ١٩.
 - (٤) ابن سعيد، بسط الأرض، ص ٣٢؛ الإدريسي، نزهة المشتاق، ج١/٤٤، ٤٦؛ الطيبي، أمين توفيق، الحبشة عربية الأصول والثقافة، منشورات مركز جهاد الليبيين للدراسات التاريخية، (دم)، ١٩٩٣، ص ٩٤؛ عاشور، بحوث ودراسات، العلاقات بين مصر والحبشة، ص ٢٨١؛ Perry, op, cit, p 12.
 - (٥) الإدريسي، نزهة المشتاق، ج١/٤٤؛ القلقشندي، صبح الأعشى، ج٥/٣١٧؛ الطيبي، الحبشة، ص ٩٤.
 - (٦) أبو مخرمة، تاريخ ثغر عدن، ج٢/٩٢، ٢٢٥؛ ابن المجاور، تأريخ المستبصر، ص ٢٤٧؛ إبراهيم، عدن، ص ٣٤٦. ويذكر أبو مخرمة أن الزيالة بعدن كان لهم مسجد، أبو مخرمة، تاريخ ثغر عدن، ج٢/٩٢.
 - (٧) فارتيتما، رحلات، ص ٨٢-٨٣.

كما أشار ابن بطوطة إلى أنها مدينة كبيرة ولها سوق عظيمة^(١). مما يدل على عظم

الحركة التجارية فيها، وكان من عادة أهلها أنهم يضيقون التجار ويبتاعون لهم^(٢).

وكان لمدينة بربرة^(٣) مرسى ومراكب تجارية، فقد ذكر ابن سعيد أن مراكب بربرة

كانت ترسو في ميناء عدن^(٤)، وفي ذلك إشارة واضحة على وجود علاقات تجارية بينهما،

ويستنتج مما ذكره فارتيمّا أن ميناء بربرة كان محطة للتجار والمسافرين، فقد قال: "أبحرنا من

(زيلع) ووصلنا بربرا"^(٥). وبذلك فهي محطة للمراكب المسافرة بمحاذاة الساحل إلى شرق

أفريقيا.

ومن الموانئ الهامة على ساحل شرق أفريقيا ميناء مدينة مقديشو^(٦). التي كانت مركز

إسلامياً، لذلك ازدهرت علاقاتها التجارية مع عدن وموانئ البحر الأحمر والهند، حيث كانت

تصدر أخشاب الصندل والأبنوس والعاج والعنبر، وما يجلب إليها من سلع الداخل الأفريقي^(٧).

وأهلها تجار أقوياء، ولاغنيائهم المراكب التجارية، وبها تصنع الثياب المنسوبة لها، وتحمل إلى

(١) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٢٧٠؛ الطيبي، الحبشة، ص ٩٤.

(٢) القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٥/٣١٢؛ أبو الفداء، تقويم البلدان، ص ١٦١؛ إبراهيم، عدن، ص ٣٦٧.

(٣) بربرة: تقع بين بلاد الحبش والزنج واليمن، على ساحل (خليج عدن)، ياقوت، معجم البلدان، ج ١/٣٦٩. وانظر موقعها في الملحق رقم (٥).

(٤) ابن سعيد، بسط الأرض، ص ٣٣.

(٥) فارتيمّا، رحلات، ص ٨٣؛ وانظر كذلك: فهمي، طرق التجارة الدولية، ص ١٤٢. قاسم، علاقات مصر، ص ١٤٨.

(٦) مقديشو: مدينة في أول بلاد الزنج على ساحل البحر، ياقوت، معجم البلدان، ج ٥/١٧٣؛ وهي عاصمة جمهورية الصومال الآن، وانظر موقعها في الملحق رقم (٥).

(٧) ياقوت: معجم البلدان، ج ٥/١٧٣؛ عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص ١٦٥؛ فهمي، طرق التجارة الدولية، ص ١٧٦؛ شهاب، تاريخ اليمن البحري، ص ٩٤. Carol, op, cit, p 122.

مصر وغيرها^(١). وقد أدرك أهل مقديشو أهمية استمرار العلاقات التجارية مع الموانئ الأخرى، لذلك كانوا يستقبلون المراكب التجارية لترغيبها في الإرساء بميناء مقديشو، تنشيطاً للحركة التجارية. وقد وصف ابن بطوطة طريقة الاستقبال هذه بقوله: "ومن عادة أهل هذه المدينة، أنه متى وصل مركب إلى المرسى، تصعد الصنابيق، وهي القوارب الصغيرة إليه، ويكون في كل صنبوق جماعة من شبان أهلها، يأتي كل واحد منهم بطبق مغطى فيه الطعام، فيقدمه لتاجر من تجار المركب، ويقول: وهذا نزيلي، وكذلك يفعل كل واحد معهم، ولا ينزل التاجر من المركب إلا إلى دار نزيله من هؤلاء الشبان، إلا من كان كثير التردد إلى البلد، وحصلت معرفة أهله، فإنه ينزل حيث شاء، فإذا أنزل عند نزيله باع له ما عنده، واشترى له، ومن اشترى منه ببخس أو باع منه بغير حضور نزيله، فذلك البيع مردود عندهم، ولهم منفعة في ذلك"^(٢).

كما بلغ من اهتمام سلطان مقديشو بأحوال التجار، أنه كان يستقبل كبارهم وينزلهم عنده، ويحصل على تقرير عن كل مركب يصل إلى ميناء مقديشو. "فكان من عوائده أنه متى وصل مركب، يصعد إليه صنبوق السلطان، فيسأل عن المركب من أين قدم، ومن صاحبه، ومن ربّانه وهو الرئيس، وما وسقه، ومن قدم فيه من التجار وغيرهم، فيعرف ذلك كله، ويعرض على السلطان، فمن استحق أن ينزل عنده أنزله"^(٣).

(١) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٢٧٠؛ عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص ١٦٦؛ الصيني، العلاقات بين العرب والصين، ص ٢٤١؛ اليوزبكي، تاريخ تجارة مصر، ص ٨٣.

(٢) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٢٧٠؛ شهاب، تاريخ اليمن البحري، ص ٢٩٢. وخط اليوزبكي بين زيلع ومقديشو، وذكر أن هذه العادة متبعة في زيلع، اليوزبكي، تاريخ تجارة مصر، ص ٨٣؛ الصنبوق: السفينة الصغيرة، والزورق الصغير، النخيلي، السفن الإسلامية، ص ٧٠. وعرفه ابن بطوطة بأنه القارب الصغير، ابن بطوطة: الرحلة، ص ٢٧٠. وذكره النويري من ضمن المراكب المستعملة في بحر اليمن والهند. النويري، الإمام بالإعلام، ج ٢/٢٤٧.

(٣) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٢٧١؛ العسكري، التجارة والملاحة في الخليج العربي، مطبعة المدني، القاهرة، ١٩٧٢، ١٧٦؛ اليوزبكي، تاريخ تجارة مصر، ص ٨٣.

والى الجنوب من مقديشو على الساحل الأفريقي، انتشرت الموانئ والبنادر التي كانت ترفأ إليها السفن، ومنها مالندي^(١). التي كان لها علاقاتها التجارية الواسعة مع الهند وبلاد فارس وشبه الجزيرة العربية ومصر، حتى أنها وصفت بعمان الصغيرة، لكثرة العمانيين واليمنيين وتجار الكارم الذين استقروا فيها^(٢). كما كان لها علاقاتها مع الصين، فقد زارتها السفن الصينية سنة ٨٢٠هـ/١٤١٧م^(٣).

وبالقرب من مالندي إلى الجنوب، توجد منبسه^(٤)، وهي مدينة كبيرة لها ميناء ضخم، ترسو فيه مراكب التجار القادمة من الهند والخليج العربي والبحر الأحمر^(٥). وقد مر بها ابن بطوطة في رحلته على الساحل الأفريقي، وذكرها باسم منبسى، وقال بأنها جزيرة كبيرة قريبة من الساحل^(٦). وقد تميزت منبسة بنشاط تجاري وصناعي واسع، فكان أهلها يعملون باستخراج

(١) مالندي: مدينة كبيرة من بلاد الزنج. الإدريسي، نزهة المشتاق، ج١/٥٩؛ أبو الفداء، تقويم البلدان، ص ١٥٢. وتقع في تنزانيا حالياً، عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص ١٦٧. وانظر موقعها في الملحق رقم (٥).

(٢) المغيري: سعيد علي، جبهة الاخبار في تاريخ زنجبار، تحقيق عبد المنعم عامر، عيسى البابي الحلبي، القاهرة، (دت)، ص ٨٦؛ عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص ١٦٧، ١٦٨؛ الأشقر، تجارة التوابل، ص ٣٠٧؛ شهاب، تاريخ اليمن البحري، ص ٩٣. وللمزيد عن صلات عُمان، بشرق افريقيا. انظر: مجموعة من الباحثين، عُمان في التاريخ: ندوة عُمان في التاريخ، ٢٤-٢٧/٩/١٩٩٤م، دار أميل للنشر، لندن، ١٩٩٥؛ ص ١٧٩-١٩١.

(٣) carol, op, cit, p 122; Perry, op, cit, p 14.

(٤) منبسه: مدينة كبير بارض الزنج، ياقوت، معجم البلدان، ج٥/٢٠٧؛ الإدريسي، نزهة المشتاق، ج١/٥٩. وتسمى اليوم ممباسا وتقع في جمهورية كينيا، حسب الخرائط الحديثة، وابن بطوطة، الرحلة، ص ٢٧٣. وانظر موقعها في الملحق رقم (٥).

(٥) ياقوت، معجم البلدان، ج٥/٢٠٧؛ الإدريسي، نزهة المشتاق، ج١/٥٩؛ عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص ١٦٨.

(٦) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٢٧٣؛ شهاب، تاريخ اليمن البحري، ص ٩١.

الحديد وسك العملات، وتوفرت فيها معادن النحاس والحديد والفضة التي صدرتها إلى الهند ومصر^(١).

وكانت كلوة^(٢) الواقعة إلى الجنوب من منبسه مركزاً تجارياً هاماً، فقد لعبت دور الوسيط التجاري بين داخل القارة الأفريقية، والتجار القادمين إليها فمنها كان التجار يحصلون على الذهب والفضة واللؤلؤ والعاج والبخور والعطور^(٣). وقد وصفها ابن بطوطة بأنها مدينة عظيمة من أحسن المدن وأتقنها عمارة، وأهلها مسلمون شافعية، وكانت قائمة فيها خلال العصور الوسطى، إمارة كلوة الإسلامية^(٤). وكانت هذه المراكز التجارية الثلاثة، (مالندي، منبسة، كلوة)، مزدهرة بتجارة العبيد خلال العصور الوسطى، حيث كان يصدر منها العبيد إلى جنوب الجزيرة العربية والخليج الفارسي والهند، وبلغ عدد العبيد الأفارقة في مملكة بنجالة الهندية، سنة ٨٧٨هـ/١٤٧٣م، ثمانية آلاف عبد، واستمرت هذه المراكز التجارية، تصدر العبيد خلال عدة قرون من العصور الحديثة^(٥).

(١) الإدريسي، نزهة المشتاق، ج١/٥٩؛ عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص ١٦٨، الأشقر، تجارة التوابل، ص ٣٠٨.

(٢) كلوة: مدينة بأرض الزنج، ياقوت، معجم البلدان، ج٤/٤٧٨، وتقع في تنزانيا، وتسمى كلوا كسواني، ابن بطوطة، الرحلة، ص ٢٧٣. وانظر موقعها في الملحق رقم (٥).

(٣) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٢٧٤. حيث ذكر أن السلطان كان يقدم العاج للفقراء، وذلك لكثرتهم، كما أن ذهب كلوة مصدره سفالة الزنج، نفسه ص ٢٧٤؛ عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص ١٦٩، ١٧٠؛ ندوة عمان في التاريخ، ص ١٨٦، ١٨٨.

(٤) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٢٧٤؛ عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص ١٦٨. Carol, op, cit, p 124.

(٥) Esmond, Bradley Martin, and Chryssee Perry Martin., *Cargoes of the East, The Ports, Trade and Culture of the Arabian Seas and Western Indian Ocean*, ELM-TREE Books, London, p.25, 26.

أما سفالة^(١)، فقد نشطت فيها الحركة التجارية، إذ كان يصلها من المناطق الداخلية السلع ومنها الذهب، لذلك عجت أسواقها بالذهب والنحاس وجلود النمر^(٢). وكان أسلوب التعامل التجاري بين التجار وأهل سفالة يتم من خلال وضع التجار لأمعتهم على الساحل ويمضون عنها، فيأتي أهل إقليم سفالة، ويتركون ما يوازي قيمة المتاع ذهباً، فيأتي التجار ويأخذون الذهب ويتركون المتاع^(٣).

وأغلب سلع بلاد الزنج العاج والعنبر والحديد والذهب وجلود الحيوانات، ولم يكن لهم مراكب يسافرون بها، وإنما كانت تصلهم المراكب من عُمان وعدن وغيرها، مارة بطول الساحل الأفريقي حيث تنتشر المراكز التجارية^(٤). ومما ساعد على قيام علاقات تجارية واسعة مع شرق أفريقيا، وجود المسلمين الذين يعودون لأصول عربية في المدن المنتشرة على طول الساحل الأفريقي، والتي بلغت ما بين ثلاثين إلى أربعين مدينة، ونشأة الإمارات الإسلامية على هذا الساحل^(٥).

ويقابل ساحل افريقيا الشرقي عدداً من الجزر التي اشتهرت كمحطات تجارية، أهمها جزيرة مدغشقر، التي يتوفر فيها الكثير من العاج والعنبر وأخشاب الصندل والأبنوس

- (١) سفالة: آخر مدينة بارض الزنج، ياقوت، معجم البلدان، جـ ٣/٢٢٤. وتقع في موزمبيق، ابن بطوطة، الرحلة، ص ٢٧٤، هامش نفس الصفحة، والخرائط الحديثة، عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص ١٦٩.
- (٢) القلقشندي، صبح الأعشى، جـ ٥/٣٢١؛ الإدريسي، نزهة المشتاق، جـ ١/٦٠؛ ابن بطوطة، الرحلة، ص ٢٧٤؛ عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص ١٦٩؛ شهاب، تاريخ اليمن البحري، ص ٨٣؛ ندوة عُمان في التاريخ، ص ١٨٦، ١٨٧.
- (٣) ياقوت، معجم البلدان، جـ ٣/٢٢٤. عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص ١٦٩؛ دعيث طريقة المبادلة تلك "تجارة الذهب الصامئة"، انظر ندوة عُمان في التاريخ، ص ١٩١.
- (٤) الإدريسي، نزهة المشتاق، جـ ١/٦٠-٦١؛ العسكري، التجارة والملاحة في الخليج العربي، ص ١٧٤؛ ندوة عُمان في التاريخ، ص ١٨٨، ١٩٠.
- (٥) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٢٧٣؛ عبد العليم، الملاحة، ص ٧٣؛ عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص ٤٤.

والذهب^(١). مما جعلها مقصداً للسفن التجارية، وهي محملة بأنواع مختلفة من السلع، كالديباج المقصب والحريز، لبيع هذه السلع لتجار الجزيرة أو مقايضتها، بما يتوفر في هذه الجزيرة من سلع^(٢). ومن أساليب التعامل التجاري التي اتبعها تجار الكارم في هذه الجزيرة والساحل الإفريقي المقايضة. فقد كانوا يبادلون العباءات اليمنية والقطن الهندي بالذهب والفضة والعبيد^(٣). ومن الجزر أيضاً جزيرة زنجبار^(٤)، التي كانت تقصدها السفن التجارية لقربها من الساحل، ولتوفر السلع فيها، كأنياب الفيلة والعنبر واللؤلؤ، حيث يقايض التجار القادمين ما يجلبونه من سلع مع تجار هذه الجزيرة^(٥).

وقامت علاقات تجارية بين عدن وجزيرة سقطرى، التي اشتهرت بالصبر السقطري المنسوب إليها، وكذلك العنبر والمنسوجات القطنية التي تصنع فيها، فكانت السفن المتجهة إلى عدن ترسو فيها لتتبادل مع تجارها السلع^(٦).

وهكذا ارتبطت موانئ الساحل الإفريقي وجزره، بعلاقات تجارية مباشرة مع الموانئ العربية ومنها موانئ البحر الأحمر، لوفرة السلع الإفريقية في هذه الموانئ، ولسمعتها التي تمتعت بها في معاملة التجار، كما أسهم في زيادة هذا النشاط التجاري قيام إمارات الطراز

(١) شيخ الربوة، نخبة الدهر، ص ١٦٢؛ ماركو بولو، رحلات، ج٣/٨٢، ٨٣؛ إبراهيم، عدن، ص ٣٤٥.

(٢) ماركو بولو، رحلات، ج٣/٨٢، ٩٣؛ عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص ١٧١؛ الأشقر، تجارة التوابل، ص ٣٠٨.

(٣) H.M.S.O. op, cit, p 55.

(٤) زنجبار: جزيرة تقع على ساحل بلاد الزنج، واسمها في الأصل كلمة عربية محرفة أصلها بر الزنج، ويقال لها بالسواحلية انفوجاء، المغربي، جبهة الأخبار، ص ١٥؛ وللمزيد عن زنجبار في العصور الوسطى والحديثة، انظر: نيكوليني: بياتريشه، جزيرة زنجبار التاريخ والاستراتيجية في المحيط الهندي، ترجمة نزار أغري، دار النهار، بيروت، ١٩٩٨م.

(٥) ماركو بولو، رحلات، ج٣/٨٢، ٨٦؛ شيخ الربوة، نخبة الدهر، ص ١٦٢-١٦٣. وقد ذكرها شيخ الربوة باسم زنجاء؛ ندوة عُمان في التاريخ، ص ١٨٥، ص ١٨٨.

(٦) ماركو بولو، رحلات، ج٣/٨٠، ٨١؛ أبو الفداء، تقويم البلدان، ص ٣٧٠-٣٧١؛ عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص ١٧١؛ الحبيشي، اليمن والبحر الأحمر، ص ١٣٥، ١٣٦.

الإسلامي على الساحل الإفريقي، التي ارتبطت بعلاقات جيدة مع سلاطين اليمن والممالك، حتى أن بعض هذه الإمارات كأوقات^(١) كانت تتعامل بالدنانير والدراهم المضروبة في مصر^(٢). كما أن آثار المساجد والمدن الإسلامية التي انتشرت على الساحل الإفريقي ما تزال موجودة^(٣). حيث استقر فيها المسلمون المهاجرون، والتجار الذين اتخذوا من تلك المدن الساحلية قاعدة لعملياتهم التجارية.

٢- العلاقات مع موانئ الخليج العربي وجنوب الجزيرة العربية

ارتبطت هذه الموانئ بعلاقات تجارية مع عدن وموانئ البحر الأحمر منذ القرن الثالث الهجري، وربما قبل ذلك، ويؤكد ذلك السيرافي بقوله: "ومراكب أهل سيراف^(٤)، إذا وصلت في هذا البحر (القلزم) فصارت إلى جدة أقامت بها، ونقل ما فيها من الأمتعة التي تحمل إلى مصر

(١) أوقات: إحدى إمارات الطراز الإسلامي، وهي أقرب تلك الإمارات إلى مصر واليمن وأكبرها مساحة، وكلها عامرة بقرى متصلة، كانت تشرف على ميناء زيلع، وتجلب إليها السلع أكثر من غيرها لقربها من عدن وطرق التجارة الدولية. القلقشندي، صبح الأعشى، جـ ٣١١/٥.

(٢) القلقشندي، صبح الأعشى، جـ ٣١٦/٥؛ عاشور، بحوث ودراسات، بعض أضواء جديدة على العلاقات بين مصر والحبشة، ص ٢٨٢، ٢٨٣، ٢٨٤؛ عبد الحليم، العلاقات السياسية، ص ٨٠، ٢١٤، ٢١٥.

(٣) Carol, op, cit, pp 121, 122, 123؛ وذكر كارول أن ثلاثين إلى أربعين مدينة بنيت من الحجر، كانت منتشرة على الساحل الأفريقي حتى سقالة. Ibid, p.121.

(٤) سيراف: مدينة جلييلة على ساحل بحر فارس، كانت فرضة الهند. ياقوت، معجم البلدان، جـ ٢٩٤/٣، وفرضة لبلاد فارس، ابن حوقل، صورة الأرض، ص ٥٤؛ القلقشندي، صبح الأعشى، جـ ٣٤٧/٤. وصفها المقدسي بأنها: "دهليز الصين...، وخزانة فارس وخراسان". المقدسي. أحسن التقاسيم، ص ٣٢٦ وقد بقيت سيراف مزدهرة حتى منتصف القرن الرابع الهجري/العاشر الميلادي. للمزيد عن ازدهارها التجاري. انظر ياقوت، معجم البلدان، جـ ٢٩٤/٣؛ ابن حوقل، صورة الأرض، ص ٢٥٤-٢٥٥؛ المقدسي، أحسن التقاسيم، ص ٣٢٦؛ القوصي، سيراف وكيش، ص ٥٣-٥٩.

في مراكب القلزم....^(١) وفي إشارة إلى تبادل السلع بين مصر وإقليم بلاد فارس، من خلال سيراف، يقول المقدسي: "وربما حُمِلَ إليهم الكتّان من مصر" حيث كان يصنع منه في بلاد فارس الثياب المقصّبة^(٢). ويحمل من سيراف القوط واللؤلؤ والملابس الكتانية، وبلغ الهند التي تصلها بالبحر^(٣). وقد ازدهرت العلاقات التجارية بين جدة وسيراف، حتى أن بعض الفرس استقر في جدة، وكان لهم بها "قصور عجيبة"^(٤) وكان وجود التجار السيرافيين في جدة والجار، يؤدي إلى نشاط الحركة التجارية فيهما^(٥).

ومتلما كان للسيرافيين الفرس وجود نشاط في ميناء جدة، لم يغفلوا سواكن أيضاً المنفذ البحري لسلع البجاة والحبشة، فكان لهم تواجدهم فيها، وقد أشار لذلك ابن حوقل بقوله: "وهي (سواكن) ثلاث جزائر، يسكنها تجار الفرس..."^(٦). وبلغ من شهرة التجار الفرس ونشاطهم التجاري والملاحي، أن نسب بحر العرب إليهم، وفي ذلك يقول المقدسي: "أولا ترى إلى كثير من الناس يسمونه إلى حدود اليمن بحر فارس، وإن أكثر صنّاع المراكب وملاحيها فرس"^(٧).

(١) السيرافي، رحلة السيرافي، ص ٨٩؛ حوراني، العرب والملاحة، ص ٢٢٩؛ القوصي، سيراف وكيش، ص ٥٥؛ العسكري، التجارة والملاحة والتجارة في الخليج العربي، ص ١٧٣؛ المسري: حسين علي، تجارة العراق في العصر العباسي، (دن) (دم)، ١٩٨٢، ص ٢٨٤؛ عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص ٩٥.

(٢) المقدسي، أحسن التقاسيم، ص ٣٣٦.

(٣) المقدسي، أحسن التقاسيم، ص ٣٣٦؛ القوصي، سيراف وكيش، ص ٥٥.

(٤) المقدسي، أحسن التقاسيم، ص ٨١؛ حوراني، العرب والملاحة، ص ٢٢٩؛ العسكري، التجارة والملاحة في الخليج العربي، ص ١٧٩.

(٥) ابن حوقل، صورة الأرض، ص ٣٩.

(٦) المصدر السابق، ص ١٨.

(٧) المقدسي، أحسن التقاسيم، ص ٣٠؛ حوراني، العرب والملاحة، ص ٢٢٩.

وكان لجزيرة كيش (قيس)^(١)، علاقاتها التجارية في تلك الفترة مع الهند والصين وعمان واليمن، لكثرة السلع المتوفرة فيها، ولوجود مغاصات اللؤلؤ بالقرب منها^(٢). وإلى الجنوب من كيش (قيس) على مدخل الخليج العربي، ازدهرت هرمز كمحطة تجارية للسفن القادمة من الهند وشرق أفريقيا^(٣). حيث كان يجري فيها عقد صفقات تجارية كبرى، لمختلف أنواع السلع الشرقية والافريقية، لتوزع إلى مختلف البلدان، ومنها عدن وموانئ البحر الأحمر^(٤).

وعلى سواحل جنوب الجزيرة العربية انتشرت العديد من الموانئ، التي تتضح علاقاتها التجارية مع عدن وموانئ البحر الأحمر لقربها الجغرافي منها، واشتراكها في خط الملاحة الذي يربط البحر الأحمر وجنوب الجزيرة العربية بالهند والصين، فكانت صحار^(٥) مقصداً للتجار، وإليها تصل سلع اليمن، ومنها يتجهز التجار بمختلف أنواع السلع^(٦). وقد وصفت بأنها: "دهليز الصين، وخزانة الشرق والعراق، ومغوثة اليمن"^(٧).

- (١) كيش: جزيرة في وسط البحر (الخليج العربي) وهي من أعمال فارس. ياقوت، معجم البلدان، ج٤/٤٩٧. وقيس هو الاسم العربي لهذه الجزيرة، وهي مرفأً مراكب الهند وبر فارس، وفيها مغاص اللؤلؤ. ياقوت، معجم البلدان، ج٤/٤٢٢. وذكر القوصي موقعها الفلكي، وهو على خط ٥٤ شرقاً، ٢٦،٣٠ شمالاً، القوصي، سيراف وكيش، ص ٥٩. وجعلها شيخ الربوة لصاحب عُمان، شيخ الربوة، نخبة الدهر، ص ١٦٦.
- (٢) ابن سعيد، بسط الأرض، ص ٦٥؛ ياقوت، معجم البلدان، ج٤/٤٢٢؛ شيخ الربوة، نخبة الدهر، ص ١٦٦؛ عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص ١٨١، وقد وصف ابن بطوطة طريقة الغوص لاستخراج الجواهر من مغاصات الخليج العربي. ابن بطوطة، الرحلة، ص ٢٩٠. وانظر: المقدسي، أحسن التقاسيم، ص ٩٦.
- (٣) ابن سعيد، بسط الأرض، ص ٦٥؛ ياقوت، معجم البلدان، ج٤/٤٠٢؛ عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص ١٨١.
- (٤) ماركو بولو، ج١/٧٨؛ هايد، تاريخ التجارة، ج٢/٣٧٦؛ عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص ١٨١-١٨٢.
- (٥) صحار: قصبة عُمان، وهي مدينة عامرة أهلة يجتمع بها التجار. ياقوت، معجم البلدان، ج٣/٣٩٣؛ المقدسي، أحسن التقاسيم، ص ٨٧.
- (٦) الإدريسي، نزهة المشتاق، ج١/١٥٦. وقال ابن حوقل إنها أعمر مدينة بعمان، وبها من التجار والتجارة ما لا يحصى. ابن حوقل، صورة الأرض، ص ٤٤.
- (٧) المقدسي، أحسن التقاسيم، ص ٨٧؛ ياقوت، معجم البلدان، ج٣/٣٩٤.

كما ازدهرت على هذه السواحل موانئ ظفار^(١)، ومرباط^(٢)، والشحر^(٣). نتيجة وقوعها على طريق السفن التجارية القادمة من الشرق إلى البحر الأحمر، وفي طريق السفن المقلعة إلى الشرق^(٤). فكانت السفن القادمة من الهند ترسو فيها، وبعد إتمام رحلتها تقلع منها^(٥) وهي محملة بالخيول العربية واللبن^(٦). فقد اشتهرت جبال ظفار ومرباط بانتاج اللبن، وكان يحمل منها إلى "مائر الدنيا"^(٧).

ويصف لنا ابن بطوطة طريقة الاستقبال الحافلة للمراكب التجارية في ميناء ظفار، وذلك في محاولة من حاكمها لتشجيع التجار على القدوم إليها، وترغيبهم في التعامل معها. فقد قال ابن بطوطة: "ومن عاداتهم أنه إذا قدم مركب من الهند أو غيرها، خرج عبيد السلطان إلى الساحل وصعدوا في صنبوق إلى المراكب ومعهم الكسوة الكاملة لصاحب المركب أو وكيله وللربان وهو الرئيس، وللكراني وهو كاتب المركب، ويؤتى إليهم ثلاثة أفراس فيركبونها، وتضرب

(١) ابن سعيد، بسط الأرض، ص ٣٥. ظفار مدينة على ساحل البحر (العربي) وهي أعمال الشحر وقرية من صحار. ياقوت، معجم البلدان، جـ ٤/٦٠، وتقع في آخر بلاد اليمن على ساحل البحر. ابن بطوطة، الرحلة، ص ٢٧٥.

(٢) ياقوت، معجم البلدان، جـ ٥/٩٧؛ القلقشندي، صبح الأعشى، جـ ٥/١٤. مرباط: مدينة على ساحل البحر بين حضرموت وعمان، وهي فرضتها المشهورة. ياقوت، معجم البلدان، جـ ٥/٩٧.

(٣) المقدسي، أحسن التقاسيم، ص ٨٦. الشحر: مدينة على ساحل بحر الهند من ناحية اليمن، بين عدن وعمان. ياقوت، معجم البلدان، جـ ٣/٣٢٧.

(٤) القلقشندي، صبح الأعشى، جـ ٥/٨٢؛ ابن بطوطة، الرحلة، ص ٢٧٥، ٢٨١ وما يليها، Carol, op, cit, p 119. وانظر الطرق لاحقاً.

(٥) القلقشندي، صبح الأعشى، جـ ٥/١١؛ ماركو بولو، جـ ٣/٩٣؛ عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص ١٧٧.

(٦) ابن سعيد، بسط الأرض، ص ٣٥؛ ابن بطوطة، الرحلة، ص ٢٧٥؛ عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص ١٧٧.

(٧) ياقوت، معجم البلدان، جـ ٤/٦٠، جـ ٥/٩٧؛ الإدريسي، نزهة المشتاق، جـ ١/٥٦؛ القلقشندي، صبح الأعشى، جـ ٥/١٤. وقد أوضح ياقوت طريقة جمع اللبن بقوله: "يجيئون إلى شجرته ويجرحونها بالسكين فيسيل اللبن منه على الأرض، ويجمعونه ويحملونه إلى ظفار. فيأخذ السلطان قسطه ويعطيهم قسطهم". ياقوت، معجم البلدان، جـ ٤/٦٠.

أمامهم الأطبال والأبواق من ساحل البحر إلى دار السلطان، فيسلمون على الوزير وأمير الجند، وتبعث الضيافة لكل من بالمركب ثلاثاً، وبعد الثلاث يأكلون بدار السلطان^(١).

وقد تبادلت هذه الموانئ السلع مع عدن وموانئ البحر الأحمر وأطلق كارول (Carol) على حركة المبادلة هذه (التجارة الإقليمية)^(٢). فكانت اليمن تصدر من خلال ميناء عدن إلى الجزيرة العربية وبلاد فارس ما تنتج من سلع كالحرير المصنوعة في صنعاء، والأردية والعمائم العنقية والثياب والعنبر والورس^(٣). ويخرج من الشحر السمك العظيم إلى عدن وأطراف اليمن^(٤). والعنبر الشحري المنسوب إليها^(٥)، والتببول والنارجيل من ظفار حيث يزرع فيها لملاءمة مناخها لهذا النبات^(٦). ويصدر من الخليج العربي وسواحل عُمان اللؤلؤ والجواهر، التي يحصل عليها من المصائد والمغاصات^(٧). فكانت عدن فرضة لما يرد من مراكب الصين والهند وكرمان وفارس وعُمان^(٨).

وسهلت الطرق التجارية البرية والبحرية الممتدة من جنوب الجزيرة العربية إلى اليمن وصولاً إلى مكة استمرار هذه العلاقات التجارية. فقد امتدت شبكة من الطرق لتصل بين عُمان واليمن ومن ثم الحجاز، وأقيمت على طول هذه الطرق المساجد، وآبار المياه، وكان التجار

(١) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٢٧٦؛ شهاب، تاريخ اليمن البحري، ص ٢٩١.

(٢) Carol, op, cit, p 119.

(٣) البكري، المسالك والممالك، جـ ١/٣٦٢؛ ابن خرداذبة، المسالك والممالك، ص ٧١.

(٤) المقنسي، أحسن التقاسيم، ص ٨٦.

(٥) ياقوت، معجم البلدان، جـ ٣/٣٢٧؛ القلقشندي، صبح الأعشى، جـ ٥/١٥.

(٦) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٢٧٨؛ القلقشندي، صبح الأعشى، جـ ٥/١١.

التببول: شجر يغرس كما تغرس دوالي العنب، تجنى أوراقه، وخاصيته أنه يمضغ ليطيب نكهة الفم، ويهضم الطعام. ابن بطوطة، الرحلة، ص ٢٧٨. النارجيل: جوز الهند وشجره يشبه شجر النخيل، ابن بطوطة، الرحلة، ص ٢٧٨.

(٧) ياقوت، معجم البلدان، جـ ٤/٤٢٢؛ ابن بطوطة، الرحلة، ص ٢٩٠؛ ماركوبولو، رحلات، جـ ١/٧٨؛ شيخ

الربوة، نخبة الدهر، ص ١٦٦؛ ابن حوقل، صورة الأرض، ص ٥٢.

(٨) شيخ الربوة، نخبة الدهر، ص ٢١٦.

القادمون من عُمان إلى عدن برأ، يفضلون طريق الساحل، إذ كان هناك طرق داخلية تربط مكة واليمن بالجزيرة العربية^(١). فكان التجار العُمانيون يقومون بنقل السلع الشرقية الواردة إلى موانئ الساحل الجنوبي ومنها مسقط والشحر إلى عدن بالطرق البرية أو البحرية، لتتقل بواسطة التجار المصريين إلى مصر، ومن ثم الغرب الأوروبي^(٢). ولا شك أن هذا الطريق البري الممتد من عُمان إلى اليمن فالحجاز، خدم قوافل الحجاج والتجار الذين أسهموا في تبادل السلع بين هذه الموانئ.

ومن ميناء مرباط والشحر وظفار، كانت السلع الصينية تصل إلى ميناء عدن، حيث كان لهذه الموانئ صلاتها التجارية مع الصين^(٣). وفي بعض الأحيان كانت السفن العُمانية الناقلة للسلع الشرقية تتجه مباشرة من الشرق عبر المحيط الهندي إلى الساحل الشرقي لأفريقيا، وتتابع أبحارها حتى تصل إلى إحدى موانئ البحر الأحمر، حيث تلتقي مع سفن البحر الأحمر وتتبادل معها السلع^(٤). ربما كان يذلل يحدث عندما تسوء العلاقات بين سلاطين اليمن وعُمان، ونتيجة لسوء معاملة ولاية عدن للتجار، ومغالاتهم في فرض الضرائب.

وتعبيراً عن ارتباط مصر بعلاقات تجارية واسعة، قال ويرنر (Werner)، كانت القاهرة مركزاً كبيراً للتجارة مع مكة والمدينة وصنعاء وعُمان والشحر^(٥). فمن مصر كانت

(١) عمارة، تاريخ اليمن، ص ٤٠-٤٢؛ ابن خرداذبة، المسالك والممالك، ص ١٣٤، ١٤٧؛ النقي: عصام الدين عبد الرؤوف، اليمن في ظل الإسلام منذ فجره حتى قيام دولة بني رسول، دار الفكر العربية، مصر، ١٩٨٢م، ص ٢٥٨، ٢٥٩.

(٢) ندوة عُمان في التاريخ، ص ٣٢٥. Carol, op, cit, p 119.

(٣) Carol, op, cit, 119.

(٤) ندوة عُمان في التاريخ، ص ٣٢٥.

(٥) Werner, op, cit, pp 167-168.

تخرج السلع لتصل إلى جدة وعمان والشحر والهند والصين^(١)؛ كالزمرد والمنسوجات القطنية والكتانية وحجر الشب ودهن البلسان^(٢).

كما كانت بعض الجزر الواقعة على سواحل جنوب الجزيرة العربية ترتبط بعلاقات تجارية مع اليمن، فقد أشار الإدريسي لذلك بقوله: "وأما جزيرة خرتان ومرتان ... فهما في المحاذاة إلى بلاد الشحر، فيها منابت اللبان ... ويسكنها العرب ... وفي أيام الأسفار يركبون في مراكبهم إلى أرض عمان وعدن وساحل اليمن، فتتسع أحوالهم، ويحسن عيشهم، ... وكثيراً ما يقع إليهم العنبر الجيد فيبيعونه من التجار المسافرين إليهم، وربما قصدوا به بلاد اليمن بأنفسهم، فيبيعونه هناك بأرفع قيمة، ويخرج من هاتين الجزيرتين الذبل.. وهو ضرب من ظهور السلاحف، يتخذ منها أهل اليمن قصاعاً لغسلهم وخبزهم"^(٣).

وهكذا يمكن القول أن العلاقات التجارية بين موانئ البحر الأحمر وموانئ الخليج العربي لم تكن واسعة، وذلك لوقوع كل منهما على طريق تجاري يربطها بالشرق، واعتمادها على السلع الشرقية لتصديرها للغرب الأوروبي، وتنافسهما في السيطرة على الحركة التجارية، ومع ذلك فقد كانت هناك علاقات تجارية قديمة تربط الموانئ الفارسية بموانئ البحر الأحمر.

أما موانئ جنوب الجزيرة العربية، فكانت علاقاتها التجارية مع موانئ البحر الأحمر أوسع من تلك، بحكم موقعها الجغرافي القريب من اليمن، ولوقوعها على طرق الملاحة مع الهند

(١) ابن زهير، الفضائل الباهرة، ص ١٠١؛ المقرئ، الخطط، ج ١/٩١.

(٢) ابن فضل الله، مسالك الأبصار، ص ٧٨، ٨٤؛ المقرئ، الخطط، ج ١/٩٢، ٩٣؛ الإدريسي، نزهة المشتاق، ج ١/٤٠.

(٣) الإدريسي، نزهة المشتاق، ج ١/٥٢؛ جزيرتا خرتان ومرتان: تقعان في بحر العرب، وتقابلان بلاد اليمن والشحر. الإدريسي، نزهة المشتاق، ج ١/٤٩، ٥٢. وهما جزيرتا كوريا وموريا، مندعي، تاريخ اليمن الاقتصادي، ص ١٩١؛ الحبشي، اليمن والبحر الأحمر، ص ١٣٦. وانظر موقعها في الملحق رقم (٤).

والصين. إذ كانت الكثير من السفن التجارية في ذهابها وإيابها من الرحلة الشرقية، تكون موانئ جنوب الجزيرة العربية محطة لها للتزود بالمؤونة والماء، وتبادل السلع، قبل إبحارها في رحلة بحرية تستغرق قرابة الشهر^(١).

٣- العلاقات مع الموانئ المصرية والشامية

شكّلت موانئ البحر الأحمر بالنسبة لمصر وبلاد الشام، حلقة وصل هامة مع السند والهند والصين وشرق أفريقيا، فمن خلال هذه الموانئ كانت تتم حركة الصادر والوارد مع تلك البلدان. كما خدمت هذه الموانئ حركة نقل الاشخاص والحجاج، وتبادل السلع فيما بينها. فكانت عدن تستقبل السفن القادمة من الهند والصين وشرق أفريقيا وهي محملة بالسلع^(٢). ثم تنقل هذه السلع بسفن البحر الأحمر من عدن إلى القصير، أو عيذاب، التي عدّها الحميري من أحفل مراسي الدنيا، وقال عنها: "تختلف إليها مراكب الهند واليمن، وتحط فيها وتقلع منها، زائداً إلى مراكب الحجاج الصادرة والواردة"^(٣). ومن عيذاب تنقل السلع على ظهور الإبل عبر صحراء عيذاب لتصل إلى قوص، وهي محط ركاب التجار القادمين من الهند والحبشة واليمن والحجاز^(٤). وفي قوص، يقوم التجار بنقل سلعهم بواسطة المراكب النيلية المعدة

(١) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٢٧٥؛ Carol, op, cit, p 126.

(٢) ابن خردادبة، المسالك والممالك، ص ٦١، ٧٠؛ ابن الوردي، خريدة العجائب، ص ٧٧؛ فارتيم،

رحلات، ص ٦٨؛ الإدريسي، نزهة المشتاق، ج١/٥٤؛ الحميري، الروض المعطار، ص ٤٠٨.

(٣) الحميري، الروض المعطار، ص ٤٢٣؛ ابن جبير، الرحلة، ص ٤٥؛ ابن الوردي، خريدة العجائب،

ص ٧١. وقد ماركوبولو وصفا لنقل السلع من عدن إلى الإسكندرية، ماركو بولو، رحلات، ج٣/٩١

؛ Fischel, op, cit, p 162.

(٤) ابن فضل الله، مسالك الأبصار، ص ٨٦؛ ابن شاهين، زبدة كشف الممالك، ص ٣٠؛ ابن جبير، الرحلة،

ص ٤٠؛ هايد، تاريخ التجارة، ج٢/٢٩٢. وقد وصف ابن جبير القوافل العيذاوية وهي محملة بالسلع

الشرقية، وأغلبها الفلفل، ابن جبير، الرحلة، ص ٤٣-٤٤. وانظر المقرئ، الخطط، ج١/٥٦٦.

لنقل، حيث تصل هذه السلع إلى فندق الكارم بالقاهرة، ثم الإسكندرية حيث تباع لتجار الغرب الأوروبي، وتصدّر من هناك^(١).

وبذلك أصبحت القاهرة محط أنظار تجار الغرب والشرق، وتعبيراً عن ازدهارها في تلك الفترة، قال المقرئزي: "وهي الآن عظمة أهلة يجيء إليها من الشرق والغرب والجنوب والشمال ما لا يحيط بجملة وتفصيله إلا خالق الكل جل وعلا"^(٢). فكانت عبارة عن المحطة الرئيسية، لنقل السلع بين أوروبا والشرق^(٣)، حتى وصفت بأنها "مجمع المصادر والوارد"^(٤).

استمرت السلع الشرقية تتدفق على مصر بهذا الخط التجاري من خلال عدن وموانئ البحر الأحمر: القصير وعيذاب حتى سنة ٧٦٠هـ/١٣٥٨م، في رواية المقرئزي^(٥). وسنة ٧٨٠هـ/١٣٨٧م كما يرى القلقشندي^(٦). ونرى هنا أن الفارق في السنوات بين الروايتين هي الفترة الانتقالية التي تم خلالها انتقال النشاط التجاري عن هذا الطريق.

(١) القلقشندي، صبح الأعشى، ج٣/٥٣٦-٥٣٧؛ خسرو، سفرنامه، ص ١٣٣. ويضيف خسرو أن نقل السلع كان يتم أيضاً من أسوان. نفسه، ص ١٣٣. هايد، تاريخ التجارة، ج٢/٢٩٢-٢٩٣. أما المراكب النيلية، فقد قدّم طافور وصفاً لها بقوله: "وهذه المراكب طويلة.. وهي مجهزة بالحجرات التي تمتد من أحد طرفيها إلى الآخر، حيث يستطيع المرء الإقامة، ولها صنادل منبسطة لتستطيع السير في المياه الضحلة، وتحمل كثيراً من الحمولة، وتجهز بقلع طويل يبلغ طول قلاع الشواني، ولكنه قلع ضيق مثلث الشكل... ويكون عليها ثلاثة طبول.. لإخافة التماسيح". طافور، رحلة طافور، ص ٦٣. وانظر أنواع أخرى لدى العبادي وسالم، تاريخ البحرية الإسلامية، ص ١٣٧-١٣٨. وذكر ابن بطوطة أن عدد المراكب النيلية يبلغ ستة وثلاثين ألفاً للسلطان والرعية. "وهي تمر صاعدة إلى الصعيد ومنحدرة إلى الإسكندرية ودمياط بأنواع الخيرات والمرافق: ابن بطوطة، الرحلة، ص ٥٦.

(٢) المقرئزي، الخطط، ج٢/٦٨.

(٣) Werner, op, cit, p p 167-168.

(٤) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٥٥.

(٥) المقرئزي، الخطط، ج١/٥٦٧.

(٦) القلقشندي، صبح الأعشى، ج٣/٥٣٧.

كانت تضم خمسة وثلاثين ألف جمل، وحوالي أربعين ألف شخص ما بين تاجر وحاج، وقد تصل هذه القافلة أحياناً إلى ثمانين ألف جمل^(١). لتعود هذه القوافل إلى دمشق وهي محملة بالسلع الشرقية.

وثانيهما: ميناء أيلة (العقبة)، الذي كان يتبع إدارياً لنيابة السلطنة في القاهرة، لأهميته التجارية. لذلك كان يعين فيه والٍ من قبل السلطان المملوكي، ويقيم الوالي والحامية في البرج المقام في هذا الميناء^(٢).

وقد خصص ميناء أيلة (العقبة) للسلع الشرقية المتجهة إلى بلاد الشام. فكانت سفن البحر الأحمر تنقل هذه السلع من ميناء جدة، وتسير عبر الخط الملاحي المحاذي للساحل، ليتجه بعضها إلى ميناء أيلة (العقبة)، والبعض الآخر يكمل رحلته إلى ميناء الطور المخصصة للسلع المتجهة إلى مصر^(٣). لذلك لعبت أيلة (العقبة) دوراً هاماً في استقبال السلع الشرقية المتجهة إلى بلاد الشام فأصبحت سوقاً هاماً لقوافل الحاج والتجار المتجهة إلى بلاد الشام وفلسطين ومصر وشمال أفريقيا^(٤). وكانت هذه القوافل تمكث فيها عدة أيام، يتم خلالها عمليات بيع وشراء، وعقد صفقات تجارية، وقد أشار لذلك العبدري بقوله: "وهي (أيلة) من أسواق الركب الكبار، وربما أقاموا بها يومين أو ثلاثة"^(٥).

-
- (١) فارتيميا، رحلات فارتيميا، ص ٣٦؛ غوانمة، في التاريخ والحضارة، ص ٢٢٣؛ غوانمة، التاريخ الحضاري، ص ٨٩؛ فهمي، طرق التجارة الدولية، ص ١٣٩.
 - (٢) المقرئزي، الخطط، ج ١/٥٢٢؛ أبو الفداء، تقويم البلدان، ص ٨٧؛ غوانمة، أيلة، ص ٥٤.
 - (٣) القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٣/٥٣٧؛ غوانمة، أيلة، ص ٥٣؛ فهمي، طرق التجارة الدولية، ص ١٤١.
 - (٤) اليعقوبي، البلدان، ص ١٧٨-١٧٩؛ ابن حوقل، صورة الأرض، ص ٤٦؛ غوانمة، أيلة، ص ٥٣، غوانمة، في التاريخ والحضارة، ص ٢٢٢.
 - (٥) العبدري، رحلة العبدري، ص ١٥٩؛ غوانمة في التاريخ والحضارة، ص ٢٢٣.

ومن أيلة (العقبة)، كانت القوافل الشامية تتطلق شمالاً، وهي محملة بالسلع الشرقية لتصل إلى دمشق، ولاحقاً حلب التي كان يصلها خمسة عشر ألف جمل، ومن خلالهما كانت السلع الشرقية تصل إلى الموانئ الشامية (كبيروت وطرابلس)، ليتم تصديرها إلى الغرب الأوروبي^(١). لذلك أقامت دولة المماليك مراكز جمركية في بدر وحنين وبويب العقبة وجسر الحسا، لتمكيس سلع القوافل البرية، كما وجد فرع لديوان الجمرک في ميناء بيروت^(٢).

كما ارتبط التجار الشاميون بعلاقات وثيقة مع موانئ البحر الأحمر، فكانوا يصنّرون سلعهم من خلال هذه الموانئ. ففي موسم سنة ٧٥٨هـ/١٣٥٦م، حضروا موسم عدن، وصنّروا من خلاله الخيول العربية التي أحضروها من بلاد الشام، وكانوا قد اعتادوا حضور موسم عدن للبيع والشراء^(٣). وأقام بعضهم فيها لممارسة مهنة التجارة^(٤). وشكّل موسم مكة السوق الرئيسية لهم فكانوا يتنقلون بين الموانئ والمدن الداخلية ويحضرون إلى مكة في موعد موسمها. ففي سنة ٨٠٨هـ/١٤٠٥م، خرجوا من دمشق إلى غزة ثم إلى أيلة فمكة^(٥).

وكذلك استقر عدد من التجار المصريين في زبيد^(٦)، وعدن^(٧). وتولى البعض منهم وظائف هامة في اليمن. منها نظر عدن التي تولّاها الحسين بن علي بن أبي بكر بن سعادة

(١) طافور، رحلة طافور، ص ٧٨؛ فهمي، طرق التجارة الدولية، ص ١٤٩، ١٥٠، ١٥١؛ غوانمة، أيلة، ص ٧٣؛ هايد، تاريخ التجارة، ج١/١٨٢، ١٨٥، ج٢/٢٩٣. ويذكر أشتور أن حلب سميت "الهند الصغيرة" لكثرة السلع الشرقية التي توفرت فيها. أشتور، التاريخ الاقتصادي، ص ٣٩٣. وللمزيد عن دور أيلة التجاري في عصر دولة المماليك، انظر: غوانمة، أيلة، ص ٥٢-٥٣، ص ٦٩-٧٧.

(٢) ابن شاهين، زبدة كشف الممالك، ص ٨٩؛ غوانمة، في التاريخ والحضارة، ص ١٦٨، غوانمة، التاريخ الحضاري، ص ٨٩، ٩٠.

(٣) الخزرجي، العقود اللؤلؤية، ج٢/٩٠.

(٤) أبو مخرمة، تاريخ ثغر عدن، ج١/٢٣؛ وانظر غوانمة، في التاريخ والحضارة، ص ١٦٦.

(٥) الفاسي، شفاء الغرام، ج٢/٣٠٤.

(٦) ابن الوردي، خريدة العجائب، ص ١٧٧؛ الحميري، الروض المعطار، ص ٢٨٤-٢٨٥؛ الإدريسي، نزهة المشتاق، ج١/٥٣-٥٢.

(٧) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٢٦٧؛ أبو مخرمة، تاريخ ثغر عدن، ج١/١٠.

التاجر الكارمي، وتولى الوزارة بعدها، مثلما تولى والده من قبل وظيفة شاد الدواوين^(١). كما أن جدة كانت من المحطات الهامة لتجار الكارم المصريين والشاميين^(٢).

وهكذا ارتبطت موانئ البحر الأحمر بعلاقات وثيقة مع الموانئ المصرية والشامية. إذ كان يتم من خلالهما تصدير السلع الشرقية الواردة إلى موانئ البحر الأحمر، كما أقام التجار المصريون والشاميون في هذه الموانئ وصدّروا سلّعتهم من خلالها. وبارتباط الموانئ المصرية والشامية مع موانئ البحر الأحمر تكتمل حلقة الوصل بين الطرق البحرية في البحر الأحمر والبحر المتوسط لتمتد إلى أوروبا المستهلكة للسلع الشرقية.

ثالثاً: طرق الملاحة البحرية:

شكّل الطريق البحري الذي يصل موانئ البحر الأحمر بالشرق (الهند والصين) وسواحل شبه الجزيرة العربية، وشرق أفريقيا، أهمية خاصة لحركة التبادل التجاري التي قامت بين الشرق والغرب خلال فترة العصور الوسطى، فمن خلال هذا الطريق البحري، كان يتم تبادل السلع والمنتجات بين مختلف الدول^(٣).

وسنبين فيما يلي طرق الملاحة الرئيسية التي تصل إلى موانئ البحر الأحمر، كما سنبين شبكة الخطوط الملاحية الداخلية التي ربطت بين موانئ البحر الأحمر نفسها، والتي من خلالها كان يتم تبادل السلع، ونقل الحجاج والمسافرين.

-
- (١) أبو مخرمة، تاريخ ثغر عدن، ج٢/٢، ١٣٧؛ وانظر غوانمة، في التاريخ والحضارة، ص ١٦٦.
- (٢) لبسب، التجار الكارمية، ص ٢٢، ٢٣؛ Carol, op, cit, p 120. وانظر ترجمة التاجر الكارمي أحمد بن علي، وجابر بن عبد الله الحراشي، وخضر بن إبراهيم بن يحيى، في الفصل الثالث.
- (٣) عن طرق التجارة العالمية، انظر: ابن خرداذبة، المسالك والممالك، ص ٥٩-٦٤، ٦٦، ٦٨، ٦٩؛ فهمي، طرق التجارة الدولية، ص ١١٥-١٨٨؛ غوانمة، إمارة الكرك الأيوبية، ص ٣٣٧ وما يليها، عبد العليم، الملاحة، ص ٦٩-٧٧؛ الأشقر، تجارة التوابل، ص ٢٢٨-٢٩٣.

أ. طرق الملاحة الرئيسية مع موانئ البحر الأحمر

يمكن تقسيم هذه الطرق إلى قسمين رئيسيين؛ القسم الأول: كان يتجه إلى السند والهند والصين، ويبدأ من عدن، ويتفرع إلى فرعين، الفرع الأول: يتجه مباشرة إلى الهند والصين من عدن، والفرع الثاني يخرج من عدن بمحاذاة الساحل العُماني، ومن ثم إلى موانئ الخليج العربي أو يتجه إلى الهند بمحاذاة الساحل أيضاً. أما القسم الثاني: فمن إحدى موانئ البحر الأحمر أو عدن إلى شرق إفريقيا.

طريق البحر الأحمر - الهند والصين:

يبدأ هذا الطريق من مصر إلى الهند والصين بنهر النيل وصولاً إلى قوص أو أسوان، ثم إلى عيذاب أو القصير^(١). ومن عيذاب أو القصير كانت السفن تفلح إلى عدن المحطة الرئيسة لإنطلاق الرحلات البحرية^(٢).

وتجدر الإشارة إلى أن هذا الطريق كان مستخدماً في العصر الأيوبي، أما في عصر دولة المماليك، فقد استخدم هذا الطريق إلى جانب طرق أخرى كانت تخرج من مصر إلى موانئ البحر الأحمر. وقد أوضح القلقشندي ذلك بقوله: "فمن مصر إلى السويس ثلاثة أيام في البر، ثم يركب في البحر إلى زبيد وعدن. وربما عدل المسافرون عن السويس إلى الطور، فتطول الطريق في البر، وتقصّر في البحر، وربما وقع السفر إلى قوص في النيل أو في البر، ثم من قوص إلى عيذاب، أو القصير، فيركب في البحر إلى زبيد أو عدن"^(٣).

(١) ابن جبير، الرحلة، ص ٣٩ وما يليها؛ ابن بطوطة، الرحلة، ص ٦٥؛ القلقشندي، صبح الأعشى، ج ١٦/٥؛ Carol, op, cit, p 105.

(٢) مجهول، الاستبصار، ص ٨٧؛ اليعقوبي، البلدان، ص ١٧٣؛ ابن سعيد، بسط الأرض، ص ٦٤.

(٣) القلقشندي، صبح الأعشى، ج ١٦/٥. واستخدمت هذه الطرق منذ العصر الروماني. انظر: Lionel, Casson., Ancient Naval Technology and the Route to India, in: Rome and India The Ancient Sea Trade, The University of Wisconsin Press, 1991, p.8.

ومن عدن المحطة الرئيسية لطرق التجارة، كانت السفن تنقل إلى السند والهند والصين^(١). وتلك السفن عند إقلاعها من عدن إحدى طريقين، فقد تنقل منها مباشرة في عرض البحر إلى السند والهند. حيث بين ذلك القلقشندي، بقوله: "من عدن ... في بحر الهند المتصل ببحر القلزم إلى سواحل السند والهند"^(٢). وتعود بنفس الطريق مقلعة من إحدى موانئ الساحل الغربي للهند مثل كولم لتصل إلى عدن^(٣). وقد تُعرج في طريق عودتها على جزيرة سقطرى^(٤). أما الطريق الآخر من عدن إلى السند والهند، فكان يحاذي ساحل بحر العرب من عدن إلى عُمان ليتجه بعد ذلك إلى بلاد فارس والسند والهند. وقد سافر بهذا الطريق فارتيماء وابن بطوطة^(٥). ويشتمل هذا الطريق البحري على عدة موانئ ومراسي، فمن عدن بمحاذاة الساحل ميناء الشحر وظفار ومسقط^(٦)، إضافة إلى مرسى ريسوت^(٧)، ومرباط وصحار وقلهات^(٨)، حيث

-
- (١) الإدريسي، نزهة المشتاق، ج١/٥٤؛ الحميري، الروض المعطار، ص ٤٠٨؛ ابن الوردي، خريدة العجائب، ص ٧٧.
- (٢) القلقشندي، صبح الأعشى، ج٥/٨٢؛ إبراهيم، عدن، ص ٣٥٣. وانظر طرق التجارة البحرية في الملحق (٤).
- (٣) أبو الفداء، تقويم البلدان، ص ٣٦١.
- (٤) ماركو بولو، رحلات، ج٣/٨١.
- (٥) فارتيماء، رحلات، ص ٦٦، ٧٦؛ ابن بطوطة، الرحلة، ص ٢٧٥-٢٨٦. سافر ابن بطوطة من ميناء ظفار محاذياً للساحل مروراً بعدة مراسي حتى ميناء هرمز. وانظر: Lionel, Op.Cit., p.8.
- (٦) شيخ الربوة، نخبة الدهر، ص ١٥١، ٢١٧؛ ابن بطوطة، الرحلة، ص ٢٧٥؛ عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص ١٧٧، ١٧٨.
- (٧) ريسوت: تقع في منتصف الساحل بين عُمان وعدن. ياقوت، معجم البلدان، ج٣/١١٢.
- (٨) قلّهات: مدينة على ساحل عُمان، ترفأ إليها أكثر سفن الهند. ياقوت، معجم البلدان، ج٤/٣٩٣؛ شيخ الربوة، نخبة الدهر، ص ٢١٨. قال عنها ابن بطوطة: "مدينة على الساحل... وأهلها أهل تجارة، ومعيشتهم مما يأتي اليهم من البحر الهندي، وإذا وصل اليهم مركب فرحوا به أشد الفرح". ابن بطوطة، الرحلة، ص ٢٨٤.

تتطلق السفن بطريق مباشر من أحد هذه الموانئ إلى الهند^(١). وتقطع الرحلة من ظفار إلى الهند في مدة شهر مع مساعدة الريح، وكان ابن بطوطة قد سافر من قاليقوت إلى ظفار في مدة ثمانية وعشرون يوماً^(٢).

وتتجه بعض السفن من إحدى هذه الموانئ بمحاذاة الساحل على بلاد فارس، لتخط مراسيها في ميناء هرمز الفرضة المشهورة على بحر فارس، ومرسى أهل السند والهند^(٣). ويلتقي هذا الطريق البحري مع الطريق القادم من البصرة عبر الخليج العربي، وقد أطلق عليه القلقشندي اسم "طريق بحر فارس"^(٤).

أما مواعيد إنطلاق هذه الرحلات من عدن وموانئ جنوب الجزيرة العربية إلى الهند والصين. فكانت تتبع مواسم هبوب الرياح الموسمية الشمالية الشرقية، والتي تبدأ عادة خلال شهري تشرين ثاني وكانون أول، وتعتمد في عودتها على الرياح الموسمية الجنوبية الغربية خلال شهر نيسان^(٥). وبذلك فهي تقوم برحلة واحدة في كل سنة.

(١) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٢٧٥، ٢٨٤؛ ماركو بولو، رحلات، ج٣/٩٣، ٩٦؛ ابن سعيد، بسط الأرض، ص ٣٦، ٣٥؛ وانظر القلقشندي، صبح الأعشى، ج٥/١١؛ حوراني، العرب والملاحة، ص ٢٠٨.

(٢) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٢٧٥؛ عبد العليم، الملاحة، ص ٧١؛ وانظر حوراني، العرب والملاحة، ص ٢٢٢؛ ندوة عُمان في التاريخ، ص ٣١٤.

(٣) فارتسيما، رحلات، ص ٧٦؛ ابن بطوطة، للرحلة، ص ٢٨٦؛ ابن سعيد، بسط الأرض، ص ٦٥؛ شيخ الربوة، نخبة الدهر، ص ١٧٦؛ فهمي، طرق التجارة الدولية، ص ١١٨٩؛ حوراني، العرب والملاحة، ص ٢٠٩.

(٤) القلقشندي، صبح الأعشى، ج٥/٨٣؛ ابن خرداذبة، المسالك والممالك، ص ٦١-٦٢؛ القوصي، سيراف وكيش، ص ٥٤-٥٥.

(٥) حوراني، العرب والملاحة، ص ٢٢٠، ٢٢١؛ عبد العليم، الملاحة، ص ٧٣؛ عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص ٨٧؛ Lionel, Op.Cit., p.9; Subhi, Egyptian, p 70; Carol, op, cit, p 126

ومن هرمز كانت السفن تَقْلَع إلى بلاد السند بمحاذاة الساحل الفارسي مارة بميناء تيزمكران^(١). ومنها إلى الديبل من أرض السند^(٢). وتَبْلُغ المسافة من هرمز إلى الديبل خمسة عشر يوماً^(٣). ومن الديبل تَقْلَع السفن بمحاذاة ساحل السند متجهة إلى الهند مارة بالعديد من المراسي، لتصل إلى الساحل الغربي للهند، فترسوا في إحدى موانئ إقليم المليبار، كميناء كنباية التي اشتهرت بسلعها وتجاريتها^(٤). وكان ميناء سندان من الموانئ المهمة للطرق البحرية على ساحل المليبار، حيث وصف بأنه "مجمع الطرق"^(٥).

وتبحر السفن على ساحل المليبار، لتحط مراسيها في الفرضة التي تقصصها، لكثرة الموانئ المنتشرة على ساحل هذا الإقليم، مثل تانه وقاليقوط وكولم، حيث اشتهر بتوافر التوابل والسلع^(٦). وعلى ساحل إقليم المليبار يلتقي هذا الطريق مع الطريق البحري المباشر القادم من عدن أو ساحل عُمان.

ومن إحدى موانئ ساحل المليبار تخرج السفن إلى الجزر البحرية والصين. فمن أراد الصين جعل سرنديب (سيلان) عن يساره إلى جزيرة النكبالوس^(٧). وتَبْلُغ المسافة إلى هذه

(١) تيزمكران: بلدة على ساحل بحر مكران (فارس)، وفي قبالتها من الغرب أرض عُمان. ياقوت، معجم البلدان، ج٢/٦٦.

(٢) القلقشندي، صبح الأعشى، ج٥/٨٣؛ ابن خرداذبة، المسالك والممالك، ص ٦٢؛ الإدريسي، نزهة المشتاق، ج١/١٦٧؛ حوراني، العرب والملاح، ص ٢٠٩.

(٣) ابن خرداذبة، المسالك والممالك، ص ٦٢.

(٤) الإدريسي، نزهة المشتاق، ج١/١٨١؛ ابن بطوطة، الرحلة، ص ٥٦٠؛ القلقشندي، صبح الأعشى، ج٥/٨٣. وانظر ابن خرداذبة، المسالك والممالك، ص ٦٢.

(٥) أبو الفداء، تقويم البلدان، ص ٣٥٩؛ ابن خرداذبة، المسالك والممالك، ص ٦٢. سندان: وهي سندابور، فرضة جليلة على ساحل المليبار. أبو الفداء، تقويم البلدان، ص ٣٥٩.

(٦) ابن خرداذبة، المسالك والممالك، ص ٦٢-٦٣؛ بطوطة، الرحلة، ص ٥٦٠، ٥٦٧، حيث سافر ابن بطوطة من خلال هذه الموانئ.

(٧) النكبالوس: مجموعة جزر تقع في نهاية خليج البنغال (بحر هركند)، وتعرف الآن بجزر نيكوبار. ابن خرداذبة، المسالك والممالك، ص ٦٦؛ عبد العليم، الملاح، ص ٧١، وانظر موقعها في الملحق رقم (٤).

الجزيرة، مسيرة عشرة أيام إلى خمسة عشر يوماً^(١). ومنها إلى جزر كله بار (الملايو)^(٢) مسيرة ستة أيام^(٣)، وهي منتصف الطريق بين عُمان والصين^(٤). وفيها تلتقي جميع السفن المتجهة إلى الصين، لتقلع منها محاذية لساحل بحر الصين، مروراً بعدة جزر ومراسي، حتى تصل إلى موانئ الصين العظمى، ومنها خانفو (كانتون)، ثم ميناء زيتون، وإنهاءً بميناء الخنساء (خانقو)^(٥).

وامتدت شبكة من الطرق البحرية بين سواحل الهند والجزر البحرية، منها جزيرة سرنديب (سيلان) وجزائر ذببة المهل (المالديف والكالديف)، وجزيرة سومطرة وجاوه^(٦)، فخدمت هذه الطرق الحركة التجارية الدولية والمحلية.

طريق البحر الأحمر - شرق أفريقيا:

يبدأ هذا الطريق من نقطتين، الأولى تبدأ من إحدى موانئ البحر الأحمر إلى باب المنذب ثم السواحل الأفريقية. وذلك واضح من خلال ما أورده فارتيما، فقد قال: "وعند وصولنا باب المنذب... فأولئك الذين يرغبونم في الذهاب إلى زيلع يبحرون إلى يمينهم، أما الذاهبون إلى

-
- (١) ابن خرداذبة، المسالك والممالك، ص ٦٦.
 - (٢) ابن خرداذبة، المسالك والممالك، ص ٦٦؛ القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٨٣/٥؛ عبد العليم، الملاحة، ص ٧١؛ حوراني، العرب والملاحة، ص ٢١٢؛ سيد، العلاقات العربية الهندية، ص ١٢٥.
 - (٣) ابن خرداذبة، المسالك والممالك، ص ٦٦.
 - (٤) ياقوت، معجم البلدان، ج ٤/٤٧٨؛ أبو الفداء، تقويم البلدان، ص ٣٧٥.
 - (٥) ابن خرداذبة، المسالك والممالك، ص ٦٩؛ ابن بطوطة، الرحلة، ص ٦٢٣، وما يليها؛ حوراني، العرب والملاحة، ص ٢١٤؛ عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص ٩١، ٩٢. وانظر عن ميناء خانقو وزيتون والخنساء؛ أبو الفداء، تقويم البلدان، ص ٣٦٣-٣٦٥؛ اليعقوبي، البلدان، ص ٢٠٨-٢٠٩؛ ابن سعيد، بسط الأرض، ص ٥٥.
 - (٦) ابن سعيد، بسط الأرض، ص ٣٩، ٤٠، ٤١؛ ابن خرداذبة، المسالك والممالك، ص ٦٤، ٦٦؛ ابن بطوطة، ص ٥٨٠، ٥٩٨، ٦١٨؛ حوراني، العرب والملاحة، ص ٢١٢، ٢١٣؛ عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص ٩١.

عدن فيتجهون إلى شمائلهم^(١). وكانت عدن هي النقطة الثانية التي ينطلق منها هذا الطريق إلى شرق أفريقيا، فقد سافر منها ابن بطوطة، ووصل إلى ميناء زيلع بعد رحلة بحرية استغرقت أربعة أيام^(٢). وكانت المراكب تقلع من زيلع فرضة الحبشة إلى اليمن أو البحر الأحمر، لتصل إلى جدة^(٣). كما ارتبطت بربرة بطريق بحري مباشر مع عدن، فكانت مراكبها ترسو في عدن^(٤).

ولم يكن لساحل شرق أفريقيا طرق منتظمة، إنما تسير السفن على طول الساحل الإفريقي الشرقي، "مسيرهم... إلى بلاد الزنج بالرياح الشمالي مساحلين للجانب الشرقي من جزيرة مصر"^(٥). وقد سافر بطريق الساحل هذا ابن بطوطة، انطلاقاً من زيلع مروراً بمقديشو ومنبسة وصولاً إلى كلوة، حيث كانت آخر محطة إفريقية له على الساحل الشرقي، ومنها عاد بطريق مباشر إلى ظفار^(٦). وهو الطريق الذي يسلكه العُمانيون في رحلاتهم إلى شرق أفريقيا. وكانت بعض السفن التجارية تقلع من عدن مباشرة إلى مقديشو دون المرور على زيلع، لتصل إلى كلوة وجزر القمر^(٧).

(١) فارتيما، رحلات، ص ٦٦.

(٢) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٢٧٠؛ العسكري، الملاحة والتجارة، ص ١٧٦. وتستغرق الرحلة من الساحل العربي الجنوبي إلى نهاية السواحل الإفريقية الشرقية، ثلاثة إلى أربعة أسابيع، عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص ٩٥، وانظر: ندوة عُمان في التاريخ، ص ١٨٤.

(٣) الأصطخري، المسالك والممالك، ص ٣٢؛ أبو الفداء، تقويم البلدان، ص ١٦١.

(٤) ابن سعيد، بسط الأرض، ص ٣٣؛ وانظر: عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص ٩٣. حيث ذكر بربرة من ضمن المراكز التجارية والمحطات البحرية، وانظر: ندوة عُمان في التاريخ، ص ١٨٤.

(٥) المقرئزي، الخطط، ج ١/٥٤١؛ فهمي، طرق التجارة الدولية، ص ١٧٥؛ حوراني، العرب والملاحة، ص ٢٣٠-٢٣١.

(٦) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٢٧٠، ٢٧٣؛ وانظر الخريطة الواردة في رحلة ابن بطوطة، ص ٢٦٩. ويذكر حوراني أن سفاله في موزمبيق تلي كلوة، وهي منتهى مطاف التجار، حوراني، العرب والملاحة، ص ٢٣١، وكانت قنبلو (زنجان) آخر جزيرة يصلها للتجار على ساحل أفريقيا، المسعودي، مروج الذهب، ج ١/١٢٢-١٢٣.

(٧) ابن المجاور، تأريخ المستبصر، ص ١١٧.

وأشار المسعودي إلى هذا الطريق التجاري الذي يربط عدن بسواحل شرق أفريقيا من خلال الخليج البربري (خليج عدن)، ويبين خطورة الملاحة فيه بقوله: "وأهل المراكب.. يقطعون هذا الخليج إلى جزيرة قنبلوا من بحر الزنج ... وموجه عظيم كالجبال الشواهد... لا ينكسر موجه ولا يظهر من ذلك زبد" وكان البحارة إذا توسطوا هذه الأمواج يرتجزون ويقولون:

بربري وجفوني
وموجك المجنوني
جفوني وبربري
وموجها كما ترى^(١).

وإنما يشير ذلك إلى ازدهار العلاقات التجارية مع شرق أفريقيا، وخبرة وتحدي الملاحين والتجار لهذه المخاطر.

وارتبط شرق أفريقيا بطريق مباشر مع الهند، فكانت السفن تبحر من ساحل مليبار إلى جزيرة مدغشقر و قنبلو (زنجبار). وتستغرق هذه الرحلة من عشرين إلى خمسة وعشرين يوماً، وذلك نتيجة لجريان مياه البحر بسرعة هائلة في ذلك الاتجاه، ولكن السفن كانت تضطر في رحلة العودة أن تكافح في البحر مدة ثلاثة أشهر^(٢).

وتجدر الإشارة إلى أن الرحلات البحرية إلى شرق أفريقيا، كانت لا تتم إلا في مواسم هبوب الرياح الموسمية الشمالية الشرقية، والتي تبدأ في الهبوب منذ شهر كانون الأول حتى آذار. وتعود هذه الرحلات بمساعدة الرياح الموسمية الجنوبية الغربية التي يبدأ هبوبها منذ شهر حزيران حتى تشرين الأول^(٣).

(١) المسعودي، مروج الذهب، جـ ١، ١٢٢/١٢٣؛ عبد العليم، الملاحة، ص ٧٥؛ عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص ٩٥. جفوني: هي حافوني، أو رأس جردفون. عبد العليم، الملاحة، ص ٧٥؛ عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص ٩٤؛ حوراني، العرب والملاحة، ص ٢٣٣.

(٢) ماركو بولو، رحلات، جـ ٣/٨٣؛ فهمي، طرق التجارة الدولية، ص ١٧٦، ١٧٧.

(٣) عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص ٦٧؛ ندوة عُمان في التاريخ، ص ١٨٩؛ وانظر أيضاً مواعيد هبوب الرياح الموسمية والرحلات لدى حوراني، العرب والملاحة، ص ٢٢٠، ٢٢١؛ عبد العليم، الملاحة، ص ٧٣؛ Carol, op, cit, p 126, Subhi, Egyptian, p 70.

ب. طرق الملاحة الداخلية، بين موانئ البحر الأحمر

ارتبطت موانئ البحر الأحمر وجزره بشبكة من خطوط الملاحة الداخلية، كانت تنقل منها سفن البحر الأحمر، لنقل السلع الواردة من مختلف البلدان، كما خدمت هذه الطرق حركة نقل الحجاج والمسافرين في هذا البحر، وتصدير سلع ومنتجات المناطق الداخلية، ومن هذه الطرق ما يلي:

١. الطريق البحري من ميناء عدن إلى ميناء عيذاب، حيث كانت السلع الشرقية الواردة إلى عدن تنقل بهذا الطريق، وتستغرق الرحلة بين عدن وعيذاب مدة عشرين يوماً تقريباً^(١).
٢. الطريق البحري من عيذاب إلى جدة. خدم هذا الطريق الحركة التجارية، والمسافرين والحجاج، حيث كانوا يسافرون من القاهرة عبر نهر النيل إلى قوص، ومنها برا إلى عيذاب ومن عيذاب كانوا ينقلون في الجلاب العيذاوية إلى جدة^(٢). وقد بقي هذا الطريق مستخدماً من قبل الحجاج أكثر من مائتي سنة، إلى أن كسا السلطان الظاهر بيبرس الكعبة، وأخرج قافلة الحاج من البر عبر سيناء، سنة ٦٦٦هـ/١٢٦٧م^(٣). فقلّ سلوك الحاج بطريق عيذاب واستمر التجار.

(١) الحميري، الروض المعطار، ص ٤٢٣؛ ماركو بولو، رحلات، ج٣/٩١؛ ابن اياس، نزهة الأعم، ص ١٩٦؛ أبو الفداء، تقويم البلدان، ص ١١١.

(٢) المقرئزي، الخطط، ج١/٥٦٦؛ ابن جبير، الرحلة، ص ٤٧-٤٨. قدم ابن جبير وصفاً كاملاً لهذا الطريق من القاهرة وصولاً إلى جدة، وذكر أن المسافة بين عيذاب وجدة تقطع بثمانية أيام. ابن جبير، الرحلة، ص ٣٢-٥٢. وسافر بهذا الطريق ناصر خسرو، خسرو، سفرنامه، ص ١٣٤. مجهول، الاستبصار، ص ٨٧؛ أبو الفداء، تقويم البلدان، ص ١٢١.

الجلاب: مفردا جلبة، وهي من المراكب التي تسير في المحيط الهندي والبحر الأحمر، واستعملها أهل مصر والحجاز واليمن في نقل الحجاج والمؤمن. النخيلي، السفن الإسلامية، ص ٢٧. وانظر دوزي، تكملة المعاجم العربية، ج٢/٢٤٠.

(٣) المقرئزي، الخطط، ج١/٥٦٦، ٥٦٧؛ سالم، البحر الأحمر، ص ٦١؛ ربيع، البحر الأحمر، ص ١٢٢.

٣. الطريق البحري من عدن إلى باب المندب مروراً بمحاذاة الساحل الشرقي للبحر الأحمر، عبر ميناء غلافقة والحردة والشرجة وحلي والسرير وصولاً إلى جدة. وقد خدم هذا الطريق الحركة التجارية بين عدن وزبيد وجدة، كما استخدمه الحجاج القادمون من أفريقيا والهند، وكذلك المسافرون^(١).
٤. الطريق البحري من زبيد إلى عدن، ومن زبيد إلى سواحل الحبشة، مروراً بالجزر البحرية (دهلك، والعقل، وباضع). خدم هذا الطريق حركة نقل السلع الحبشية إلى زبيد، والسلع الشرقية من عدن إلى زبيد، لذلك كانت زبيد مجتمع التجار^(٢).
٥. الطريق البحري من سواكن إلى عيذاب بمحاذاة الساحل، ومن سواكن إلى جدة. وقد أسهم هذا الطريق في تنشيط الحركة التجارية بين هذه الموانئ، ونقل الحجاج من سواكن إلى جدة، وكذلك المسافرين، حيث سافر ابن بطوطة من جدة إلى سواكن بجلاب لتجار من اليمن^(٣).
٦. الطريق البحري من جدة شمالاً بمحاذاة الساحل حتى يصل إلى الطور والسويس، والقلزم من قبل. ويتفرع من هذا الطريق فرع يتجه إلى ميناء أيلة (العقبة). وكان رؤوساء المراكب يرغبون في السير بهذا الطريق، لقرب المراكب من بر الحجاز، حتى لا يغيب البر عن المسافرين، ولكثرة المراسي فيه، متى تغير البحر على صاحب المركب،
-
- (١) الحميري، الروض المعطار، ص ١٥٧، ص ٢٨٤-٢٨٥؛ الإدريسي، نزهة المشتاق، ج ١/١٣٨. مندعي، تاريخ اليمن، ص ١٩٦. وانظر ابن بطوطة، ص ٢٦٤، والخريطة التي أوردها، ص ٢٥٨.
- (٢) الحميري، الروض المعطار، ص ٢٨٤-٢٨٥؛ البكري، المسالك والممالك، ج ١/٣٢٧؛ الفلقشندي، صبح الأعشى، ج ٨/٣١٦.
- (٣) الحميري، الروض المعطار، ص ٣٣٢، ٤٢٣؛ الأزرق، أخبار مكة، ج ٢/٣١٧؛ ابن بطوطة، الرحلة، ص ٢٢٨، ٢٦١.

وجد مرسة يدخل إليها^(١). وكان هذا الطريق مستخدماً قبل ازدهار عيذاب، ثم اعتمد عليه بعد أن رفضت عيذاب والقصير^(٢). وقد خدم هذا الطريق حركة نقل الغلال من مصر إلى الحجاز^(٣). والحجاج والمسافرين من الطور وأيلة، إلى ينبع وجدة^(٤)، والسلع من جدة إلى أيلة والطور^(٥). وكانت الحملات العسكرية البحرية تخرج من ميناء السويس إلى ميناء جدة سالكة هذا الخط الملاحي^(٦). وتقطع مسافة هذا الطريق البحري في عشرين يوماً، وتصل أحياناً إلى خمسة وعشرين، وقد تتجاوز ذلك تبعاً لاختلاف حركة الرياح^(٧).

٧. الطريق البحري من جدة إلى الجنوب بمحاذاة الساحل مروراً على الموانئ اليمنية، ومنها إلى إحدى الجزر، كجزيرة العقيل التي كانت تستقي منها المراكب، ثم إلى باب

-
- (١) القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٣/٥٣٧؛ الحميري، الروض المعطار، ص ١٥٧؛ الإدريسي، نزهة المشتاق، ج ١/٣٤٩-٣٥٠.
 - (٢) القلقشندي، صبح الأعشى، ج ٣/٥٣٧؛ وانظر المقرئزي، الخطط، ج ١/٥٦٧.
 - (٣) ابن شاهين، زبدة كشف الممالك، ص ١٤؛ الجزيري: عبد القادر بن محمد بن إبراهيم الأنصاري، درر الفرائد المنظمة في أخبار الحج وطريق مكة المكرمة، المطبعة السلفية، القاهرة، ١٣٨٤هـ، ٤٠١، ٤٠٢؛ الأصطخري، المسالك والممالك، ص ٣٠؛ اليعقوبي، البلدان، ص ١٧٨؛ ابن حوقل، صورة الأرض، ص ٥٣؛ المقرئزي، الخطط، ج ١/٥٩٥.
 - (٤) السخاوي، التبر المسبوك، ص ٣٨٧؛ القلصادي، رحلة القلصادي، ص ١٢٩-١٣٠؛ ابن سعيد، بسط الأرض، ص ٦٤. وقد سافر بهذا الطريق ناصر خسرو، خسرو، سفرنامه، ص ١٢٦، ١٢٨، ١٢٩؛ غوانمة، أيلة، ص ٥٤.
 - (٥) الصيرفي، نزهة النفوس، ج ٣/١٨٥؛ المقرئزي، السلوك، ج ٧/٢٠٥؛ فهمي، طرق التجارة الدولية، ص ١٤١؛ غوانمة، أيلة، ص ٥٤.
 - (٦) ابن فرج، السلاح والعدة، ص ٢٨، فهمي، طرق التجارة الدولية، ص ١٣٤.
 - (٧) خسرو، سفرنامه، ص ١٠١؛ المقدسي، أحسن التقاسيم، ص ١٨٢.

المنذب فتسير السفن المقلعة إلى شرق أفريقيا على يمين اتجاهها، أما المقلعة إلى عدن فتسير على يسار اتجاهها^(١).

٨. الطريق البحري من القصير إلى جدة، وموانئ اليمن، حيث كان التجار يسافرون من القصير إلى زبيد ثم عدن، وكذلك الحجاج إلى جدة^(٢). ولكن هذا الطريق قل الاعتماد عليه عندما أقل نجم عيذاب، واحتلت السويس والطور مكانتهما، والعمدة على الطور، كما يقول القلقشندي^(٣).

وتجدر الإشارة قبل أن نختم الحديث عن الطرق البحرية، أن نشير إلى الطرق البرية التي ربطت مصر وبلاد الشام مع موانئ البحر الأحمر، حيث خدمت تلك الطرق القوافل التجارية البرية، وقوافل الحج. ومن أهم تلك الطرق: الطريق البري من قوص إلى عيذاب والقصير، عبر صحراء عيذاب^(٤)، وتقطع مسافة هذه الطريق في مدة عشرين يوماً^(٥). وارتبطت أسوان بطريق بري مع عيذاب، يتفرع إلى فرعين أحدهما يعرف بطريق الوضح يمتد في فقر ورمال، ويقندي فيه الجمالون بإبل معروفة يقدمونها، فيهتدون بها. والآخر هو طريق العلاقين، وكلاهما ثمانية عشر مرحلة^(٦). وتقطع المسافة بين أسوان وعيذاب في خمسة عشر يوماً^(٧).

(١) فارتيما، رحلات، ص ٦٢، ٦٥، ٦٦؛ البكري، المسالك والممالك، ج١/٣٢٧.

(٢) ابن سعيد، بسط الأرض، ص ٦٣، ٦٤؛ ابن شاهين، زبدة كشف الممالك، ص ٣٠؛ القلقشندي، صبح الأعشى، ج٥/١٦.

(٣) القلقشندي، صبح الأعشى، ج٣/٥٣٧؛ فهمي، طرق التجارة الدولية، ص ١٣٤.

(٤) ابن جبير، الرحلة، ص ٤٠-٤٣؛ ابن سعيد، بسط الأرض، ص ٦٣؛ ابن شاهين، زبدة كشف الممالك، ص ٣٠؛ أبو الفداء، تقويم البلدان، ص ١١١؛ سالم، البحر الأحمر، ص ٤٨-٥٢. قدم ابن جبير وصفاً للطريق البري من قوص إلى عيذاب، وحركة نقل السلع على هذا الطريق، ابن جبير، الرحلة، ص ٤٠-٤٣.

(٥) الإدريسي، نزهة المشتاق، ج١/١٣٤؛ Becker., Aidab, p.210. وانظر الطرق البرية في الملحق رقم (٦).

(٦) البكري، المسالك والممالك، ج٢/٦٢٠؛ خسرو، سفرنامه، ص ١٣٣؛ سالم، البحر الأحمر، ص ٢٣، ٥٢؛ الأشقر، تجارة التوابل، ص ٢٩٦.

(٧) Becker., Aidab, p.210.

وهناك طريق بري آخر يخرج من القاهرة ليصل إلى السويس، مروراً بعين شمس وقرية المطرية إلى بركة الجب ثم جب عجروود وجب العجوز إلى السويس^(١). وتقدر مسافة هذا الطريق بثلاثة أيام^(٢). ومن السويس إلى أيلة ست مراحل في البر^(٣). ومن أيلة (العقبة) تخرج القوافل البرية محاذية للساحل إلى حقل ثم مدين والحوراء والجار إلى قيد وعسفان وبطن مر إلى مكة، ومن مكة تخرج القوافل إلى جدة^(٤). وأثناء عودة قوافل التجار والحجاج، كان لا بد لها من التوقف في ينبع، حيث يقام فيها سوق كبير للركب^(٥). ومن ثم تصل إلى أيلة (العقبة)، وتحط رحالها فيها، لأنها من أسواق الركب الكبار، ومنها تتجه القافلة الشامية إلى دمشق، والمصرية إلى القاهرة^(٦).

- (١) الإدريسي، نزهة المشتاق، جـ ١/٣٤٥-٣٤٦؛ ابن رسته، الأعلام النفيسة، ص ٣٤٠-٣٤١؛ سالم، البحر الأحمر، ص ٢٢.
- عين شمس: اسم مدينة فرعون موسى بمصر، تقع بين القسطنطينية وبليبيس، وهي قصبة كورة أتريب. ياقوت، معجم البلدان، جـ ٤/١٧٨.
- المطرية: من قرى مصر بالقرب من عين شمس. ياقوت، معجم البلدان، جـ ٥/١٤٩.
- بركة الجب: تدعى بركة الحجاج، وهي على طريقهم من القاهرة. المقرئزي، الخطط، جـ ٢/٧٥٢-٧٥٣.
- (٢) القلقشندي، صبح الأعشى، جـ ٥/١٦؛ العبدري، رحلة العبدري، ص ١٥٧.
- (٣) المقرئزي، الخطط، جـ ١/٥٩٦؛ الإدريسي، نزهة المشتاق، جـ ١/٣٤٥-٣٤٦.
- (٤) الإدريسي، نزهة المشتاق، جـ ١/٣٤٥-٣٤٦؛ العبدري، رحلة العبدري، ص ١٥٧؛ ابن رسته، الأعلام النفيسة، ص ٣٤٠-٣٤١؛ سالم، البحر الأحمر، ص ٢٢. وانظر الملحق رقم (٧). حقل: قرية بالقرب من أيلة على ساحل البحر، دون ستة عشر ميلاً. ياقوت، معجم البلدان، جـ ٢/٢٧٨.
- قديد: موضع بالقرب من مكة. ياقوت، معجم البلدان، جـ ٤/٣١٣.
- بطن مر: موضع من نواحي مكة، عنده يجتمع وادي النخلتين. ياقوت، معجم البلدان، ج ١/٤٤٩.
- (٥) العبدري، رحلة العبدري، ص ١٦٣.
- (٦) العبدري، رحلة العبدري، ص ١٥٩؛ البلوي: خالد بن عيسى بن أحمد (ت حوالي ٧٨٠هـ-١٣٧٨م)، الرحلة الحجازية، المسماة تاج المفرق في تحلية علماء المشرق، تحقيق حسن السائح، مطبعة فضالة المحمدية، المغرب، (د.ت)، جـ ٢/١٢-١٣؛ غوانمة، في التاريخ والحضارة، ص ١٧٠-١٧١. وعن الطرق البرية في بلاد الشام، انظر: غوانمة، إمارة الكرك الأيوبية، ص ٣٤٠، ٣٤٤-٣٤٥.

ويظهر هذا ارتباط البحر الأحمر بطرق التجارة البحرية الرئيسية، ومدى أهمية طريق البحر الأحمر، للإتصال مع الشرق (الهند والصين)، وشرق أفريقيا وارتباط الموانئ والمراسي المنتشرة على ساحل البحر الأحمر بشبكة من خطوط الملاحة البحرية، حيث يظهر ذلك مدى الازدهار التجاري الذي عاشته تلك الموانئ خلال فترة الحكم المملوكي.

رابعاً: الملاحة والسفن في البحر الأحمر

أ. الملاحة في البحر الأحمر:

اجمع الجغرافيون^(١) الذين وصفوا البحر الأحمر في عصور مختلفة، وكذلك الرحالة^(٢)، الذين سافروا من خلاله على صعوبة الملاحة في هذا البحر، وقَدَّم كل منهم وصفاً بأسلوبه للملاحة ومعيقاتها فيه.

فقد وصفه ابن حوقل بقوله: "وإن كان بحراً ذا أودية، ففيه جبال كثيرة قد علا الماء عليها، وطرق السفن بها معروفة، ولن يهتدي فيها إلا برُّبان ليتخلل بالسفينة في أضعاف تلك الجبال بالنهار، فأما الليل فلا يسلك، والماء به على غاية الصفاء، فترى تلك الجبال فيه"^(٣). وتحتاج الملاحة في هذا البحر إلى خبرة كافية، لصعوبتها بين جزره وحواجزه المرجانية. وقد أشار لذلك الإدريسي، بقوله: "وفيه جبال عادية... ظاهرة ومخفية، وطرق السفن فيما بينها

(١) ابن حوقل، صورة الأرض، ص ٥١؛ الاصطخري، المسالك والممالك، ص ٢٩؛ البكري، المسالك، جـ

١/٢٠١؛ الإدريسي، نزهة المشتاق، جـ ١/٣٤٧؛ الحميري، الروض المعطار، ص ٤٦٦.

(٢) ابن جبير، الرحلة، ص ٥٠-٥١؛ ابن بطوطة، الرحلة، ص ٢٦٢؛ فارتيم، رحلات، ص ٦٢. وانظر

ما ورد لدى: السيرافي، رحلة السيرافي، ص ٨٩.

(٣) ابن حوقل، صورة الأرض، ص ٥١. وانظر: الاصطخري، المسالك والممالك، ص ٢٩.

معلومة، لا يدخل بينها إلا الرّبّانيون وأولوا المعرفة بالبحر، والتمهر في الرياسة فيه، العالمون بطرقاته، المجترئون على مجالاته^(١).

ولم نجد أفضل مما قاله ابن جبّير في وصف مهارة ملاحي البحر الأحمر، وقدرتهم في قيادة مراكبهم بين شعابه المرجانية، فقد قال: "وأبصرنا من صنعة هؤلاء الرؤساء والنوّاتية في التصرف بالجلبة أثناءها أمراً ضخماً، يدخلونها على مضائق، ويصرفونها خلالها تصرف الفارس للجواد الرطب العنان، السلس القياد، ويأتون في ذلك بعجب يضيق الوصف عنه"^(٢).

ونستشهد على صعوبة الملاحة في هذا البحر بما لاقاه الرحالة الذين سافروا من خلاله، فهم شهود عيان على ذلك، فيصف ابن جبّير الأحوال والمصاعب التي تعرض لها المركب الذي سافر فيه من عذاب إلى جدة، بقوله: "كان نزولنا بجدة حامدين لله عز وجل وشاكرين على السلامة والنجاة، من هول ما عايناه في تلك الأيام الثمانية، طول مقامنا على البحر، وكانت أهولاً شتّى، عصمنا الله منها بفضلها وكرمها، فمنها ما كان يطرأ من البحر واختلاف رياحه وكثرة شعابه المعترضة فيه، ومنها ما كان يطرأ من ضعف عدة المركب واختلالها واقتصامها المرة بعد المرة، عند رفع الشراع، أو حطه، أو جذب مرساة من مراسيه. وربما سنحت الجلبة بأسفلها على شعب من تلك الشعاب أثناء تخللها، فنسمع لها هذا يؤذن باليأس، فكنا فيها نموت مراراً ونحيا مراراً"^(٣).

أما ابن بطوطة فقد أوجز في وصف المصاعب والأخطار التي تعرض لها المركب الذي سافر فيه من جدة إلى سواكن. فقد قال: "ثم سافرنا في هذا البحر بالريح الطيب يومين،

(١) الإدريسي، نزهة المشتاق، ج١/٣٤٧؛ الحميري، الروض المعطار، ص ٤٦٦.

(٢) ابن جبّير، الرحلة، ص ٥١-٥٢.

(٣) ابن جبّير، الرحلة، ص ٥٢؛ العبادي وسالم، تاريخ البحرية الإسلامية، ص ٢٥٤.

وتغيرت الريح بعد ذلك وصدتنا عن السبيل التي قصدنا، ودخلت أمواج البحر معنا في المركب، واشتد الميد بالناس، ولم نزل في أهوال حتى خرجنا.. فيما بين عذاب وسواكن^(١).

وتعد المنطقة المحاذية لجزيرة تيران، من أخطر مواقع هذا البحر على السفن. فقد وصف الاصطخري هذا المكان بأنه: "أخيب ما في هذا البحر من الأماكن، وذلك أنه دوارة ماء في سفح جبل، إذا وقعت الريح على ذروته انقطعت الريح على قسمين فتتزل الريح على شعبتين في هذا الجبل متقابلتين، فتخرج الريح من كلا هذين الشعبين فتتقابل فيثور الماء، وتتبدل كل سفينة تقع في ذلك الدوارة باختلاف الريحين وتتلف، فلا تسلم واحدة"^(٢).

ولم يكن السفر في هذا البحر ممكناً إلا أثناء النهار، لصعوبة الملاحة ليلاً، إذ يتطلب الأمر من يستطلع الطريق بين الصخور والشعاب المرجانية، وتوجيه الريان ومساعدته للتوجه يميناً أو يساراً، لذلك كانت السفن، تحط مراسيها ليلاً في إحدى المراسي، أو الجزر أو بين الصخور والشعاب المرجانية. وقد عبّر عن ذلك المقدسي بقوله: "والربان ... منكبٌ يتطلع في البحر، فإذا أظهرت عراة صاح يميناً وشمالاً، وقد رتب صبيان بصرخان بذلك، وصاحب السكان بيده حبلان يجذبهما يميناً وشمالاً، إذا سمع النداء، وإن غفلوا عن ذلك صدم العري المركب فاعطبته"^(٣).

(١) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٢٦١-٢٦٢. الميد: ماد يميد ميداً: تحرك وزاغ، ودوار من ركوب البحر.

الفيروزآبادي، القاموس المحيط، ص ٤٠٩. وتأتي بمعنى الاضطراب والحركة. ابن بطوطة، الرحلة، ص ٢٦١.

(٢) الاصطخري، المسالك والممالك، ص ٢٩. وانظر: ابن حوقل، صورة الأرض، ص ٥١؛ ياقوت، معجم البلدان، ج ٦/٢؛ ابن ياس، نزهة الأمل، ص ١٦، المقرئ، الخطط، ج ١/٥٢؛ بيكر، بحر القلزم، دائرة المعارف الإسلامية، م ٣/٣٨٣. وذكر المقدسي طريقة تلاقي هذه الأخطار بقوله: "ومن رسمهم أن يبعثوا رجالاً يرقبون الريح، فإذا اسكنت الرياح... ساروا، وإلا أقاموا". المقدسي، أحسن التقاسيم، ص ٢٥.

(٣) المقدسي، أحسن التقاسيم، ص ٢٥. وانظر: الإدريسي، نزهة المشتاق، ج ١/١٣٧، ٣٤٧؛ الحميري، الروض المعطار، ص ٤٦٦؛ البكري، المسالك والممالك، ج ١/٢٠١؛ السيرافي، رحلة السيرافي، ص ٨٩؛ ابن جبير، الرحلة، ص ٥٠-٥٢.

ويضيف الإدريسي: "ولولا ذلك ما عبره أحد،، والمسافرون في هذا البحر يأوون منه في كل ليلة إلى مواضع يسكنون فيها ويلجأون إليها، خوفاً من معاطبه، وينزلون بها نهاراً، ويقلعون عنها نهاراً، حالاً دائماً، سير النهار وإقامة الليل"^(١). ويجمل ذلك ابن بطوطة بقوله: "وهذا البحر لا يسافر فيه بالليل لكثرة أحجاره، وإنما يسافرون فيه من طلوع الشمس إلى غروبها، ويرسون فينزلون إلى البر، فإذا كان الصباح صعدوا إلى المركب"^(٢).

وتعتمد سفن البحر الأحمر في إبحارها بين موانئ البحر الأحمر، على هبوب الرياح الشمالية والجنوبية حسب اتجاهها. لذلك كانت بعض السفن تنتظر فترة طويلة حتى يكون اتجاه الرياح متوافقاً مع وجهة السفينة. فقد أشار ناصر خسرو إلى أن السفينة التي أراد السفر بها من عيذاب إلى جدة، انتظرت ثلاثة أشهر في عيذاب، حتى أفلعت إلى جدة، إذ كانت الرياح شمالية، وكان ينبغي لتلك الرحلة ربح الجنوب^(٣). ويعتقد أن هذه الفترة مبالغ فيها، وأن انتظار السفن في عيذاب، كان لحين موعد موسم مكة "الحج والتجارة"، وأن الفترة التي قدم فيها خسرو إلى عيذاب لم تكن مناسبة، لذلك انتظر هذه المدة. فابن جبير يشير أنه انتظر يوماً واحداً في مرسى عيذاب، لركود الرياح، وأنه بإمكان السفن الإقلاع في البحر الأحمر مع "تنفس الرياح"^(٤).

(١) الإدريسي، نزهة المشتاق، ج١/١٣٧. وإلى مثل ذلك أشار: السيرافي، رحلة السيرافي، ص ٨٩، البكري، المسالك والممالك، ج١/٢٠١.

(٢) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٢٦٢. وانظر فارتيما، رحلات، ص ٦٢؛ ابن جبير، الرحلة، ص ٥٠-٥١؛ ماهر: سعاد، البحرية في مصر الإسلامية وأثارها الباقية، دار الكاتب العربي، مصر، (دت)، ص ١٨٩.

(٣) خسرو، سفرنامه، ص ١٣٤.

(٤) ابن جبير، الرحلة، ص ٤٩، ٥١.

ويتطلب الابحار في بعض مناطق البحر الأحمر رياحاً جيدة، فقد ذكر المقدسي أن "المندم (المنذب) مضيق صعب لا يسلك إلا في شباب الرياح وقوتها"^(١). ونتيجة لتغير اتجاه الرياح وشدتها، كانت بعض السفن المبحرة في عرض البحر تعود إلى عكس اتجاهها أحياناً، ولا يستطيع ربّانها السيطرة عليها^(٢). لذلك ولكثرة الشعاب المرجانية وصعوبات الملاحة في البحر الأحمر، كثيراً ما وقعت حوادث غرق وتحطم للسفن في البحر الأحمر، نذكر بعضاً منها في الجدول الآتي، كدلالة على صعوبة الملاحة في هذا البحر، وفي إشارة إلى ما يهب عليه من رياح وأعاصير، شكّلت عائقاً ملاحياً للسفن، ولكنها أنجبت ملاحين مهرة تمكنوا من تسخير هذا البحر لخدمتهم.

(١) المقدسي، أحسن التقاسيم، ص ٢٥.

(٢) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٢٦١؛ ابن جبير، الرحلة، ص ٥٠.

جدول يبين بعض الحوادث التي تعرضت لها سفن البحر الأحمر، خلال فترة الدراسة

الرقم المتسلسل	سنة وقوع الحادثة	نوع الحادثة	ملاحظات	المصدر
١.	١٢٩٢هـ/١٢٩٢م	تلف في البحر الأحمر ستة عشر مركباً من جلاب اليمن، أغلبها من عدن	يعتقد أنها تحمل سلعاً لتجار الكارم	المقريزي، السلوك، ج٢/٢٤٢.
٢.	٧١٨هـ/١٣١٨م	غرقت مركب في البحر الأحمر وهي متجهة إلى اليمن		المقريزي، السلوك، ج٣/٦.
٣.	٧٥٥هـ/١٣٥٥م	غرقت إحدى المراكب التي تحمل الهدايا من اليمن إلى القاهرة، وكان فيها السفير المرافق للهدية.		الخزرجي، العقود اللؤلؤية، ج٢/٨٨.
٤.	٧٩٤هـ/١٣٩١م	انكسرت عدة مراكب في بندر جدة، كان فيها أموالاً لا تحصى، وسبب ذلك هبوب ريح عاصف، وقيل أن عددها ست وثلاثون جلبه.		الصيرفي، نزهة النفوس، ج١/٣٥٠. ابن فهد، إتحاف الوري، ج٣/٣٨٥.
٥.	٨٣٣هـ/١٤٢٩م	غرق في البحر الأحمر مركب فيها حجاج وتجار يزيد عددهم على ثمانمائة شخص لم ينج منهم سوى ثلاثة رجال		المقريزي، السلوك، ج٧/٢١٣.
٦.	٨٩١هـ/١٤٨٦م	انكسر مركبان ببندر عدن، فيهما أموال عظيمة وخالق كثيرة، وذلك بسبب الرياح العاصفة، والأمطار الغزيرة		ابن الديبع، بغية المستفيد، ص ١٧٩.
٧.	٨٩١هـ/١٤٨٦م	غرقت عدة سفن بالقرب من جزيرة كمران، هلك فيها أشخاص، وذهبت أموال لا تحصى، وفي هذه السنة كثر الغرق من ميناء الطور إلى الهند.		ابن الديبع، بغية المستفيد، ص ١٧٩.
٨.	٨٩٣هـ/١٤٨٧م	انكسرت ثلاثة عشر مركباً في عدن بفعل رياح شديدة.		ابن الديبع، بغية المستفيد، ص ١٨١.
٩.	٩٠٠هـ/١٤٩٤م	حصل في بريرة طوفان عظيم، غرق على أثره ست وعشرون سفينة، محملة بالسلع والرقيق.	ذكرت هذه الحادثة هنا لأن السفن التي تسير في خليج عدن من نوع سفن البحر الأحمر، ويعتقد أن هذه السفن تعود لتجار الكارم	ابن الديبع، بغية المستفيد، ص ٢١٤.
١٠.	٩١٠هـ/١٥٠٤م	انكسر مركب عظيم فيه أموال كثيرة وجماعة من التجار، وهو في طريقه من عدن إلى جدة.		ابن الديبع، الفضل المزيدي، ص ١٩٠.

أما أماكن صناعة سفن البحر الأحمر، فقد كانت عيذاب من الموانئ المشهورة التي يتم فيها صناعة جلاب البحر الأحمر^(٢). كما اشتهرت قوص، الميناء المشهور على نهر النيل، في صناعة المراكب المناسبة لظروف الملاحة في البحر الأحمر، فقد صنع فيها سنة ٧٠٧هـ/ ١٣٠٧م، أكثر من خمسين مركباً لغزو اليمن^(٣). وكذلك بالقلزم، حيث كانت "تتشأ السفن السائرة في هذا البحر"^(٤). وإذا صنعت المراكب في دار الصناعة بمصر، التي يسميها ابن مماتي "صناعة العماير" أو "صناعة الإنشاء" فإن هذه المراكب تحمل على ظهور الإبل إلى الطور أو السويس، لتركب هناك^(٥).

أما طريقة صناعة سفن البحر الأحمر، فقد فصل ذلك الرحالة الأندلسي ابن جبير، بقوله: "والجلاب التي يصرفونها في هذا البحر الفروعوني ملفقة الإنشاء، لا يستعمل فيها مسمار البتة، إنما هي مخططة بأمراس من القنبار"^(٦). وهو قشر جوز النارجيل، يدرسونه إلى أن يتخيط، ويفتلون منه أمراساً يخطيئون بها المراكب، ويخللونها بدُسُر^(٧) من عيدان النخيل. فإذا فرغوا من

- (١) النويري، الإمام بالإعلام، ج٢/٢٣٤-٢٣٥؛ ابن الحسين، غاية الأمان، ج٢/٦٣١؛ ابن فرج، السلاح والعدة، ص ٢٨. وللمزيد عن السفن الحربية، انظر: ابن مماتي، قوانين الدواوين، ص ٣٣٩-٣٤٠؛ النويري، الإمام بالإعلام، ج٢/٢٣٤-٢٣٥؛ العبادي وسالم، تاريخ البحرية الإسلامية، ص ١٣٥-١٣٦.
- (٢) ابن جبير، الرحلة، ص ٤٧؛ ابن لياس، نزهة الأمم، ص ١٩٦؛ المقرئ، الخطط، ج١، ص ٥٦٨؛ ماهر، البحرية في مصر الإسلامية، ص ١٩٣.
- (٣) الخزرجي، العقود اللؤلؤية، ج١/٣٠٨.
- (٤) الإنريسي، نزهة المشتاق، ج١/٣٤٨؛ الحميري، الروض المعطار، ص ٤٦٦.
- (٥) ابن مماتي، قوانين الدواوين، ص ٣٤٠؛ ماهر، البحرية في مصر الإسلامية، ص ١٩٠؛ سعيد، الصراع حول السيطرة على البحر الأحمر، ص ١٦٠.
- (٦) القنبار: ليف جوز الهند، يشبه الشعر، تصنع منه حبال تخاطب بها المراكب عوضاً عن مسامير الحديد، وفي جزر كالديف ومادليف تغزله النساء، ومنها يحمل إلى اليمن، ابن بطوطة، الرحلة، ص ٢٧٨، ٥٨٣؛ وقال أبو مخرمة، القنبار: حبال الليف، أبو مخرمة، تاريخ ثغر عدن، ج٢/٢٣٧.
- (٧) الدسر: بمعنى المسامير الخشبية، حوراني، العرب والملاح، ص ٢٦٠؛ ماهر، البحرية في مصر الإسلامية، ص ١٩٧.

إنشاء الجلبة على هذه الصفة سقوها بالسمن أو بدهن الخروع، أو بدهن القرش، وهو أحسنها... ومقصدهم في دهان الجلبة ليلين عودها ويرطب لكثرة الشعاب المعترضة في هذا البحر^(١). ويضيف الإدريسي: "وأنشاؤها شيء طريف، وذلك أن الكلكل^(٢). ينبسط على الأرض عريضاً، ثم لا يزال اللوح يتركب منه على ما لصق به حتى يتهدم. ثم يجوز بحبال الليف والدرس ويوصل بينها بالجسور الماسكة، فإذا كمل ذلك بأسره، جلفظ بالشحم المتخذ من دواب البحر، ودقاق اللبان وقيعان مراكيه (البحر الأحمر) عراض دون تعميق في تركيبها، لتحمل بذلك كثير الوسق، ولا تدرس على كبير عمق^(٣)".

وأغلب الأخشاب التي يتم بها بناء هياكل السفن، تستورد من الهند وسرنديب وأهمها أخشاب الساج، وأخشاب جوز النارجيل (جوز الهند)^(٤). وقد تستخدم أخشاب اللبخ^(٥) التي يتم الحصول عليها من جنوب مصر، ومن مميزاتها أنه إذا شد لوح منها بلوح آخر وطرح في الماء ستة أيام صار لوحاً واحداً^(٦). أما الأشجرة فتتسج من خوص شجر المقل^(٧).

- (١) ابن جبير، الرحلة، ص ٤٧. وانظر: المقرئزي، الخطط، ج١/٥٦٨؛ الإدريسي، نزهة المشتاق، ج١/١٣٦-١٣٧؛ الحميري، الروض المعطار، ص ٤٦٦؛ ابن إياس، نزهة الأُمم، ص ١٩٦، العبادي وسالم، تاريخ البحرية الإسلامية، ص ١٣٩. وللمزيد عن صناعة السفن انظر: حوراني، العرب والملاحة، ص ٢٣٩-٢٧٥.
- (٢) الكلكل: هو الهراب (سيف السفينة أو لوح للقر الطولي) الذي يوضع على الأرض وتربط إليه الألواح بشكل أفقي. حوراني، العرب والملاحة، ص ٢٤٨؛ عبد العليم، الملاحة، ص ٨٤؛ ماهر، البحرية في مصر الإسلامية، ص ١٩٣.
- (٣) الإدريسي، نزهة المشتاق، ج١/٣٤٨-٣٤٩؛ ماهر، البحرية في مصر الإسلامية، ص ١٩٣؛ عبد العليم، الملاحة، ص ٨٤. الجلفطة: عملية سد ثقب السفينة بالدهن. ندوة عُمان في التاريخ، ص ٣٤١؛ دقاق اللبان: أخلط من المواد يمسح بها المركب مضافاً لها الدهن. ندوة عُمان في التاريخ، ص ٣٤١.
- (٤) الحميري، الروض المعطار، ص ٣١٣؛ ابن جبير، الرحلة، ص ٤٧؛ حوراني، العرب والملاحة، ص ٢٤٤، ٢٤٥، ٢٤٧؛ عبد العليم، الملاحة، ص ٨٤.
- (٥) اللبخ: شجر له ثمر يشبه البلح في لونه وشكله، ينبت في نواحي مصر، ياقوت: معجم البلدان، ج١/٢٦٦.
- (٦) المقرئزي، الخطط، ج١/٥٧١؛ ياقوت، معجم البلدان، ج١/٢٦٦.
- (٧) ابن جبير، الرحلة، ص ٤٧؛ المقرئزي، الخطط، ج١/٥٦٨؛ العبادي وسالم، تاريخ البحرية الإسلامية، ص ١٣٩. شجر المقل: هو شجر النوم، ابن جبير، الرحلة، ص ٤٧.

وبلغ من درجة اتقان فن صناعة السفن، أن اختص البعض بإصلاح المركب وسد الثقوب التي تحدث فيه أثناء جريان المركب، ويرسم النويري صورة واضحة لذلك، بقوله: "... ومن عاداتهم أن يكون في المركب أربعة غطاسين، ليس لهم شغل إلا إذا زاد الماء في المركب، يندهنون بالشيرج (يضعون الزيت على أجسامهم) ويسدون مناخرهم بالشمع، وينزلون البحر، والمركب مقلع بالقلوع يجري، ومع كل واحد منهم مخطافان، وبينهما حبل رقيق، فيطرح في خشب المركب فوق الماء، وبالتالي يغطس ليمنعوه جري المركب ليتنهأ الغاطس (كي لا يجري المركب ويترك الغاطس في مكانه)، فيرمي المخطاف في المركب، وينتقل به تحت الماء قليلاً، مثل الحوت حول المركب، ويتجسس بأذنه، فحيث سمع خرير الماء سده بالشمع، لأنها تكون ثقبا مسدودة، وهي موضع الخياطة، فربما يزرق (يدخل) ذلك الجريدة المشدود بحبل ليف جوز النارجيل، فأمره ضعيف، فيسد في نهاره العشرين والثلاثين ثقبا، ويطلع الغطاس لا يصعب عليه شيء من ذلك، سواء كان الريح أو السكت، وهذا من أعجب الأشياء"^(١).

ويجدر بنا الوقوف على مسألة عدم استخدام المسامير الحديدية في مراكب البحر الأحمر. وحول ذلك فقد تعددت الروايات والتفسيرات، فابن جبير وابن بطوطة، أشارا إلى أن المراكب المخططة أكثر مرونة من المراكب المسمّرة في حال اصطدامها بالشعاب المرجانية، لذلك لم تدخل المسامير في صناعة سفن البحر الأحمر لكثرة شعابه المرجانية^(٢).

(١) النويري، الإمام بالإعلام، ج٢/٢٤٨-٢٤٩؛ النخيلي، السفن الإسلامية، ص ٢٩. الشيرج: زيت السمسم.

النويري، الإمام بالإعلام، ج٢/٢٤٨.

(٢) ابن جبير، الرحلة، ص ٤٧؛ ابن بطوطة، الرحلة، ص ٥٨٣؛ حوراني، العرب والملاحة، ص ٢٥٧؛ ماهر، البحرية في مصر الإسلامية، ص ١٩٦.

بينما يذكر القزويني أن في هذا البحر جبل يحتوي على المغناطيس، لذلك لم يدخل الحديد في صناعة سفن البحر الأحمر خوفاً من أن يجذبها المغناطيس^(١). ويحاول المسعودي أن يقدم تفسيراً علمياً لذلك بقوله: "ومراكب البحر الحبشي لا يثبت فيها الحديد لأن ماء البحر يذيب الحديد، فترق المسامير في البحر وتضعف، فاتخذ أهلها الخياطة بالليف بدلاً منها وطلبت بالشحم والنورة"^(٢).

وقد ناقش حوراني الروايات المتعددة المتعلقة بأسطورة المغناطيس، وعدم استخدام المراكب المسمرة في البحر الأحمر، وقدم تفسيراً لذلك بناء على سبب اقتصادي وهو تكلفة استخراج الحديد وصناعة المسامير منه، كما أشار إلى قوة التقاليد والمحافظة عليها^(٣). ونرى أن خاصية المرونة التي تكتسبها السفن المخيطة، والتي أشار لها كل من ابن جبير وابن بطوطة، تشكل تفسيراً منطقياً لهذه الظاهرة، إضافة إلى التقاليد التي أشار لها حوراني، إذ أن العادة جرت أن تورث الحرفة من الأب إلى الابن، لذلك تمت المحافظة على هذه الطريقة في الصناعة فترة طويلة من الزمن، ولكن ما تجدر الإشارة إليه، ما أورده ابن إياس، فقد قال: "في شهر شعبان سنة ٩١٢هـ/١٥٠٦م، جاءت الأخبار من الطور بأنه قد غرقت مراكب مسماري كبار فيها قمح، وكان قد رتبها الأشرف قايتباي إلى المدينة الشريفة"^(٤). ولعل في ذلك إشارة صريحة إلى

(١) القزويني، عجائب المخلوقات، ص ١١٨-١١٩؛ وانظر: النويري، الإمام بالإعلام، ج٢/٢٣٢؛ الإدريسي، نزعة المشتاق، ج١/٥٠.

(٢) المسعودي، مروج الذهب، ج١/١٨٤-١٨٥؛ حوراني، العرب والملاحة، ص ٢٥٦؛ عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص ١١٩؛ ماهر البحرية في مصر الإسلامية، ص ١٩٦؛ العبادي وسالم، تاريخ البحرية الإسلامية، ص ١٣٩، النورة: تنتج من الحجر الذي يحرق ويُسوى منه الكلس. ابن منظور، لسان العرب، ج٥/٢٤٤. ويتشكل منها عجينة جيرية (كلسية). عبد العليم، الملاحة ص ٨٤؛ ندوة عُمان في التاريخ، ص ٣٤١.

(٣) حوراني، العرب والملاحة، ص ٢٥٣-٢٥٨. كما ناقش عثمان هذه القضية، عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص ١١٨ وما يليها.

(٤) ابن إياس، بدائع الزهور، ج٤/١٠٣.

استخدام المراكب المسمّرة في البحر الأحمر، خلال القرن العاشر الهجري/ السادس عشر الميلادي، وبذلك تكون الرواية التي تشير إلى وجود جبل من المغناطيس قد دحضت.

ونرى قبل أن نختم هذا الفصل، أنه من الضرورة أن نشير إلى طريقة صناعة سفن المحيط الهندي، ونحن بصدد الحديث عن سفن البحر الأحمر وصناعاتها. وذلك لاتصالهما ببعض، وتشابه ظروفهما الملاحية. وقد بين الإدريسي طريقة صناعة سفن المحيط الهندي، بقوله: "وكل ما في بحر الهند والصين من المراكب السفرية صغاراً كانت أو كباراً، فإنها منشأة من الخشب المحكم نجره، وقد حمل أطراف بعضه على بعض، وهندم وخرز بالليف وجلفط بالدقيق وشحم البابة"^(١)، يتصيد الربانيون ما صغر منها، فيطبخونها في القدور، فيذوب جميع لحمها، ويعود شحماً مذاًباً، وهذا الدهن مشهور ببلاد اليمن في عدن والهند والصين وغيرها، وهو عمدتهم في سد خروق المراكب بعد خرزها"^(٢). وبذلك تكون طريقة صناعة السفن في البحر الأحمر شائعة الاستخدام في سواحل بلاد العرب والهند.

وهكذا فإن حرفة صناعة السفن، قدّمت أنواعاً متعددة من السفن المناسبة للملاحة في البحر الأحمر، خدمت هذه السفن الحركة التجارية، وأسهمت في ازدهارها، مثلما خدمت حركت النقل البحري بين موانئ البحر الأحمر.

(١) البابة: دابة كبيرة تكون في بحر الهند والصين، منها ما يكون طوله نحو من مائة ذراع في عرض عشرين ذراعاً، ينبت على سنام ظهرها حجارة صدفية، وربما تعرضت للمراكب فكسرتها. الإدريسي، نزهة المشتاق، ج١/٩٤.

(٢) الإدريسي، نزهة المشتاق، ج١/٩٤. وانظر النويري، الإمام بالإعلام، ج٢/٢٤٩. وللمزيد عن السفن الهندية واحجامها وطريقة صناعتها، انظر: ماركو بولو، رحلات، ج٣/١١-١٤. وعن سفن بعض الجزر الهندية، انظر: فارتيم، رحلات، ص ١٦٨، ١٧٩. وعن أنواع السفن الصينية وطريقة صناعتها، انظر: ابن بطوطة، الرحلة، ص ٥٧٢-٥٧٣؛ الصيني، العلاقات بين العرب والصين، ص ١١٤-١١٥. وعن صناعة السفن في عُمان، انظر: ندوة عُمان في التاريخ، ص ٣٢٨-٣٤٩.

الخاتمة

توصلت الدراسة إلى عدة نتائج يمكن إجمالها فيما يلي :

١. هناك العديد من الموانئ على ساحل البحر الأحمر منذ القدم، وقد خدمت هذه الموانئ حركة التجارة قبل الإسلام، نذكر منها: عدن وأيلة والقصير والقلزم، ومع مجيء الإسلام ازدهرت وزادت شهرتها. وهناك بعض الموانئ استحدثت على سواحل هذا البحر خلال العصر الإسلامي لتسهيل حركة التجارة المتنامية عبر طريق البحر الأحمر، ومن هذه الموانئ المستحدثة: ميناء جدة بدلاً من ميناء الشعبية، وميناء السويس بدلاً من ميناء القلزم، و العديد من الموانئ والبنادر على الساحل اليمني، و في جزر البحر الأحمر، التي كانت محطات للسفن التجارية، أثناء إبحارها عبر خطوط الملاحة الممتدة في البحر الأحمر. ومن هذه الموانئ والبنادر: غلافة والأهواب، وبندر اللحية وكمران. و برزت خلال فترة الدراسة شهرة أربعة موانئ هي: عيذاب والطور وجدة وعدن. اشتهرت عدن و عيذاب خلال عصر دولة المماليك الأولى، ثم انتقلت هذه الشهرة إلى جدة و الطور خلال عصر دولة المماليك الثانية.

٢. تمثلت استراتيجية دولة المماليك السياسية والتجارية لحماية البحر الأحمر وموانئه بعدة أمور من خلال مد نفوذها السياسي إلى الحجاز واليمن وبلاد النوبة. والاعتماد على القوة العسكرية في حماية هذا البحر وموانئه، من خلال إرسال الحملات والتجاريذ العسكرية إلى القبائل النائرة، وبشكل خاص في المناطق الواقعة على الطرق البرية المؤدية إلى موانئ هذا البحر، إضافة إلى مناطق نفوذها في بلاد النوبة والحجاز.

٣. طبقت دولة المماليك وسائل أخرى لحماية البحر الأحمر وموانئه، منها: إلزام المسافرين والتجار باستخدام جوازات السفر، وتصاريح الدخول والخروج، وبشكل خاص الأجانب، حفاظاً على أمنها وحماية لتجاريتها القائمة على موانئ البحر الأحمر، ومنعت الأجانب من الوصول إلى البحر الأحمر.

٤. أوكلت دولة المماليك مهمة حماية الطرق البرية المؤدية إلى موانئ البحر الأحمر، إلى بعض القبائل العربية، وكانت تمنح شيوخها بعض الإقطاعات، وتقدم لهم الهبات. وربطت الموانئ بشبكة خطوط البريد ، لضمان وصول الأخبار.

٥. أقامت دولة المماليك العديد من الأبراج والخانات على الطرق المؤدية الى الموانئ، وفي الموانئ نفسها، منها برج الطينة وبرج عجرود ونخل وبرج العقبة. وزودت هذه الابراج بالحاميات العسكرية لحماية الموانئ وطرقها.

٦. انعكست الأهمية الاقتصادية لموانئ البحر الأحمر بشكل واضح على دولة المماليك. فكانت عائدات التجارة عبر موانئ البحر الأحمر، تشكل الرافد الرئيس لخزينة دولة المماليك، و يكاد يكون الوحيد بعد فساد نظام الإقطاع الزراعي، وتدهور الصناعة. وقد ظهر أثر عائدات تلك التجارة على ثراء دولة المماليك، وقوتها العسكرية، وتقدمها الحضاري، وتمكنها من التصدي للأخطار الخارجية، والاستمرار زهاء ثلاثة قرون.

٧. برزت أهمية ميناء عدن الاقتصادية، من خلال دخله السنوي الذي كان يقدر باللوك (مئات الآلاف)، حيث يرسل إلى سلطان اليمن في حصن الدملة أو تعز. إضافة إلى اكتساب عدن شهرة كبيرة، فكانت سوقا عالمية، ومحط أنظار التجار والسفن التجارية، نظرا لموقعها الاستراتيجي، كملتقى لطرق الملاحة البحرية.

٨. تمكنت دولة المماليك من الوقوف في وجه كافة المشاريع الصليبية، الرامية إلى احتلال مصر والسيطرة على البحر الأحمر وتجارته. فقاومت المشروع الأوروبي الحبشي، ومشاريع وقرارات البابوية، بعقد المعاهدات التجارية ومنح الامتيازات للتجار الأجانب، وإخراج الحملات البحرية في البحر المتوسط، لمقاومة حركة القرصنة والاعتداء على الموانئ الشامية والمصرية. واستمرت قائمة سدا منيعا في وجه هذه المشاريع الصليبية، إلى أن تمكن البرتغاليون من الدوران حول إفريقيا والوصول إلى الهند، وسيطرتهم على جزء كبير من تجارة الشرق. فكان ذلك بداية أفول نجم دولة المماليك.

٩. ظهرت سياسة الاحتكار خلال عصر دولة المماليك الثانية، وبشكل خاص في عصر السلطان الأشرف برسباي، وقد بدأت سياسة الاحتكار تطبق على الفلفل الوارد من الشرق، ثم امتدت لتشمل سلع شرقية أخرى، ومنتجات محلية، كالمنسوجات (الثياب)، والسكر ومواد أخرى. ١٠. انعكست الآثار السلبية لتطبيق سياسة الاحتكار على المستويين الداخلي والخارجي. فأدت داخليا إلى انهيار تجارة الكارم، وارتفاع الأسعار، وخارجيا إلى توتر العلاقات المملوكية مع بعض الدول الأوروبية التجارية، ودفع الدول الأوروبية إلى البحث عن طريق بديل للتجارة مع الشرق.

١١. أدت سياسة بعض سلاطين الرسولين، ونوابهم في ميناء عدن، إلى ظهور ما يسمى بعمليات التجوير (التنافس بين الموانئ)، خلال القرن التاسع الهجري/الخامس عشر الميلادي. فقامت السفن التجارية الهندية بالتجوير عن ميناء عدن إلى ميناء جدة، فاحتلت جدة مكانة عالمية وتراجع ميناء عدن.

١٢. دفعت سياسة التجوير التي اتبعتها السفن التجارية الهندية ومن ثم الصينية، السلاطين المماليك إلى اعتبار ميناء جدة تابعا لإشراف السلطنة بشكل مباشر. فكان ناظر جدة

وموظفوها، يعيّنون من قبل السلطان، فيحضرون في موسم قدوم السفن التجارية، لتحصيل المكوس والعودة بها إلى القاهرة.

١٣. قام على إدارة شؤون الموانئ عدد من الموظفين، أهمهم الناظر والشاذ. وكان هؤلاء يقيمون في القلاع أو الأبراج، أو دار النيابة، إلى جانب حاميات عسكرية، لتوفر الأمن لتلك الموانئ. ويحصلون على رواتبهم بفرض رسوم معينة إضافية على السلع الواردة لتلك الموانئ.

١٤. غلب على ولاية ونظار الموانئ اليمنية، العمل في القضاء، كما تولى بعض تجار الكارم مثل هذه الوظائف في الموانئ اليمنية، ومنها: عدن.

١٥. كانت المعاملات التجارية في أسواق الموانئ، تتم نقدا بالدينار الذهبي، ثم استخدمت المقايضة خلال القرن التاسع الهجري/الخامس عشر الميلادي، مع التجار الأوروبيين في ميناء الإسكندرية.

١٦. راجت العملات الذهبية الأوروبية (الدوك والافرنتي)، وتداولها التجار فيما بينهم، في مصر وبلاد الشام والحجاز واليمن، والهند، واعتمدت في المعاملات التجارية.

١٧. قام السلاطين المماليك، بإصدار العملات الذهبية بموازين ومعايير مختلفة، في محاولة منهم لمعالجة الأزمة المالية التي تعرضت لها الدولة، والقضاء على رواج استخدام العملات الذهبية الأوروبية.

١٨. تعددت أنواع السلع الصادرة والواردة عبر موانئ البحر الأحمر، واشتملت على خمس مجموعات رئيسية هي: التوابل والبهارات، وسلع العقاقير الطبية، والسلع الخاصة بالعطور والبخور، والأحجار الكريمة والمعادن النفيسة، والحرير وسلع أخرى متفرقة كالمنسوجات بأنواعها، والأخشاب.

١٩. لعب تجار الكارم دورا هاما في حركة التجارة الشرقية عبر موانئ البحر الأحمر. وكان لهذه الفئة مكانتها الاقتصادية والاجتماعية في دولة المماليك. واشتهر من هذه الفئة عائلات كانت تعمل بهذه التجارة، كالدمامي، وابن كويك، والمحلي.

٢٠. انتشرت مراكز التحصيل الجمركية في الموانئ، وعلى الطرق البرية والنهرية. ولم تقل نسبة المكوس عن العشر إلى جانب رسوم إضافية. وتجاوزت المكوس هذه النسبة في العقود الأخيرة من عمر دولة المماليك، فاصبح العشر يجبي عشر أمثال.

٢١. استخلص بعض سلاطين دولة المماليك الثانية، المكوس والرسوم في ميناء جدة، للخزانة الشريفة، وتنازل البعض منهم عن قسم منها لأشراف مكة.

٢٢. وقف العديد من سلاطين دولة المماليك، إلى جانب أشراف مكة، فقدموا لهم الدعم السياسي والاقتصادي. من خلال إرسال الحاميات العسكرية، والغلال والمنح، لضمان ولائهم،

ولإسقاط المكوس عن المواد الغذائية والمأكولات، للتسهيل على الحجاج، وانطلاقاً من الواجب الديني.

٢٣. أدى سلاطين دولة المماليك دوراً هاماً في تشجيع الحركة التجارية عبر موانئ البحر الأحمر، من خلال إقامة المنشآت التي تسهم في تنشيط التجارة، كبناء الأرصفة في الموانئ، ومنها الرصيف الذي جده السلطان قانصوه الغوري في ميناء أيلة (العقبة)، وإصلاح الطرق المؤدية للموانئ، كطريق عقبة أيلة، حيث أصلحت عدة مرات، والخانات التي انتشرت على طريق القاهرة قطياً بلاد الشام، البرية. وكان لمراسيم الأمان والتشجيع، والإعفاءات الجمركية، دور هام في تنشيط الحركة التجارية.

٢٤. أصبح بلاط سلاطين دولة المماليك، نتيجة لاتساع علاقاتهم السياسية والاقتصادية، مقصداً للوفود والسفارات المحملة بالهدايا، والتي تبادلها السلاطين المماليك، مع ملوك وسلاطين الدول الأخرى.

٢٥. قامت علاقات تجارية واسعة بين موانئ البحر الأحمر، وموانئ جنوب شرق آسيا، وشرق إفريقيا وجنوب الجزيرة العربية، والموانئ الشامية والمصرية. من خلال تبادل السلع بينها بواسطة التجار والسفن التجارية.

٢٦. امتدت شبكة من الطرق الملاحية بين موانئ البحر الأحمر، وجنوب شرق آسيا وسواحل الجزيرة العربية، وجنوب شرق إفريقيا. واعتمدت السفن في إبحارها عبر هذه الطرق البحرية على الرياح الموسمية.

٢٧. أثبتت الدراسة أن شبكة من الخطوط الملاحية، كانت قائمة بين موانئ البحر الأحمر، خدمت هذه الخطوط حركة نقل السلع والمسافرين والحجاج.

٢٨. كانت أهم معيقات الملاحة في البحر الأحمر، الشعاب المرجانية المنتشرة في مساحة واسعة منه، لذلك كانت السفن تغلق نهاراً وتحط مراسيها ليلاً في إحدى البنادر أو المراسي.

٢٩. كانت السفن المستخدمة في البحر الأحمر تصنع بأخشاب وألياف خاصة، ولم يستخدم فيها الحديد، لتتناسب الظروف الملاحية السائدة في البحر الأحمر.

٣٠. أثبتت الدراسة الفرق في السياسة التجارية لدولة المماليك الأولى عن الثانية. فقد قامت سياسة الدولة الأولى على إسقاط المكوس والتخفيف منها في كثير من الأحيان، وعدم المغالاة في جباية المكوس من التجار. وأصدر سلاطين هذه الدولة مراسيم الأمان والتشجيع، والإعفاءات الجمركية. بينما طبقت سياسة الاحتكار التجاري في عصر الدولة الثانية، وكثرت المصادرات، واستصفي بعض سلاطينها مكوس التجارة في ميناء جدة، بعد أن كانت خالصة لأشراف مكة، فأنت ثمار هذه السياسة سلبية على الدولة الثانية، حيث دفعت الأوروبيين إلى البحث عن طريق بديل للحصول على تجارة الشرق.

الملحق رقم (٢)
من كتاب آشتون تجارة الشرق والغرب
يبين الملحق أعداد السفن القادمة للإسكندرية وبيروت
(الناقلة للتوابل) في سنوات مختلفة

السنة	ميناء الاسكندرية	ميناء بيروت	المصدر
١٣٧٠م	٣	—	-Ashtor., East west Trade, p 557
١٣٧١م	٥	—	
١٣٧٢م	٤	—	
١٣٧٤م	٤	٢	
١٣٧٥م	٣	٢	
١٣٧٦م	٤	٤	
١٣٧٧م	٤	٣	

السفن الأوروبية في الاسكندرية

جنسية السفن	سنة ١٤٠٠م	سنة ١٤٠١م	المصدر
الفنيسية	١	١	-Ashtor., East west Trade, p 565
الجنوية	٦	٧	
الفلورنسية	١	—	
النابولية	١	—	
الكاتالانية	٢	٣	
الفرنسية	—	١	
الصقلية	—	١	
الرودية	١	—	

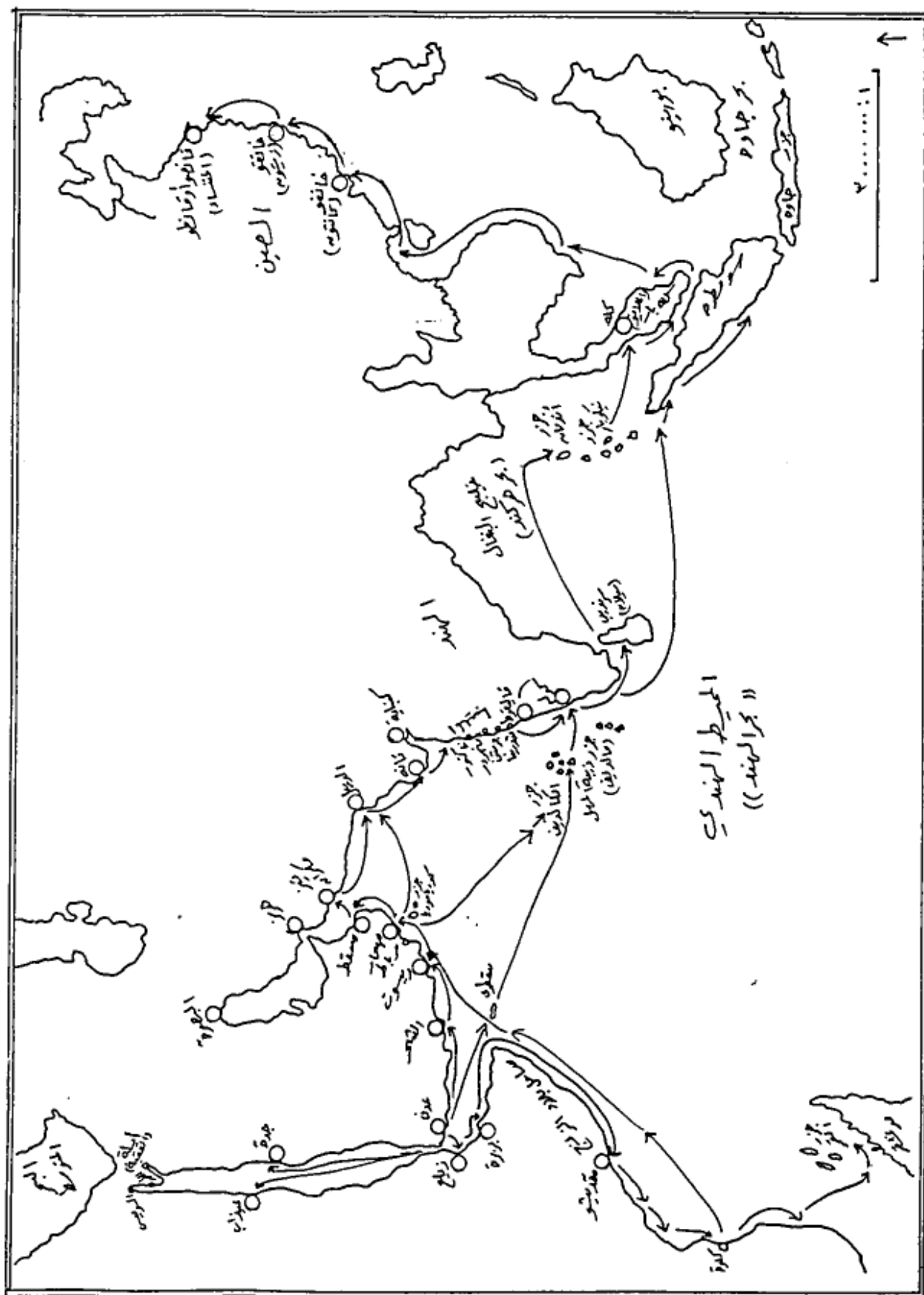
ملحق رقم (٢)
أسعار الفلفل في الاسكندرية من كتاب أشتون، تجارة الشرق والغرب

التاريخ	وحدة الوزن سبورتا (Sporta) = ٢٢٥ كغم	السعر
بداية ١٣٤٥م	سبورتا (Sporta) = ٢٢٥ كغم	٣٠ دينار
آب - تشرين الثاني ١٣٤٧م	سبورتا (Sporta) = ٢٢٥ كغم	١١٦ دينار
١٨ كانون الأول ١٣٤٧م	سبورتا (Sporta) = ٢٢٥ كغم	١١٢ دينار
٢٣ كانون الأول ١٣٤٧م	سبورتا (Sporta) = ٢٢٥ كغم	١١٠ دينار
شباط ١٣٧٣م	سبورتا (Sporta) = ٢٢٥ كغم	٨٧,٣ دينار
تموز ١٣٨٦م	سبورتا (Sporta) = ٢٢٥ كغم	٦٠ دينار
نيسان ١٣٩٢م	سبورتا (Sporta) = ٢٢٥ كغم	٨٨ دينار
شباط ١٣٩٦م	سبورتا (Sporta) = ٢٢٥ كغم	٧٦ دينار
تشرين اول ١٣٩٦م	سبورتا (Sporta) = ٢٢٥ كغم	٨٨-٩٠ دينار
نهاية القرن الرابع عشر	سبورتا (Sporta) = ٢٢٥ كغم	٧٠ دينار
١٤٠١م	سبورتا (Sporta) = ٢٢٥ كغم	٦٢-٧٣ دينار
١٤١١م	سبورتا (Sporta) = ٢٢٥ كغم	٩٥-٩٦ دينار
١٤١٢م	سبورتا (Sporta) = ٢٢٥ كغم	٢٢٥ دوكات
آذار ١٤١٣م	سبورتا (Sporta) = ٢٢٥ كغم	٢٢٠ دينار
معرض التوابل (المزاد) ١٤١٣م	سبورتا (Sporta) = ٢٢٥ كغم	١٨٥ دينار
آذار ١٤١٤م	سبورتا (Sporta) = ٢٢٥ كغم	١٦٠ دينار
معرض التوابل ١٤١٦م	سبورتا (Sporta) = ٢٢٥ كغم	١١٠ دوكات
١٤١٧م	سبورتا (Sporta) = ٢٢٥ كغم	١٢٠ دوكات
١٤١٨م	سبورتا (Sporta) = ٢٢٥ كغم	٩٧-١٠٦ دينار
معرض التوابل ١٤١٨م	سبورتا (Sporta) = ٢٢٥ كغم	١٥٠ دينار
تشرين ثاني ١٤١٨م	سبورتا (Sporta) = ٢٢٥ كغم	٩٨ دينار
آذار ١٤١٩م	سبورتا (Sporta) = ٢٢٥ كغم	٩٧-١٠١ دينار
١٤٢١م	سبورتا (Sporta) = ٢٢٥ كغم	١٦٠ دينار
شباط ١٤٢٢م	سبورتا (Sporta) = ٢٢٥ كغم	٨٥ دوكات
نهاية ١٤٢٢م	سبورتا (Sporta) = ٢٢٥ كغم	١٠٠ دينار
شباط ١٤٢٣م	سبورتا (Sporta) = ٢٢٥ كغم	١٢٣ دينار
تموز ١٤٢٣م	سبورتا (Sporta) = ٢٢٥ كغم	١٢١-١٢٤, ١٣٠ دينار

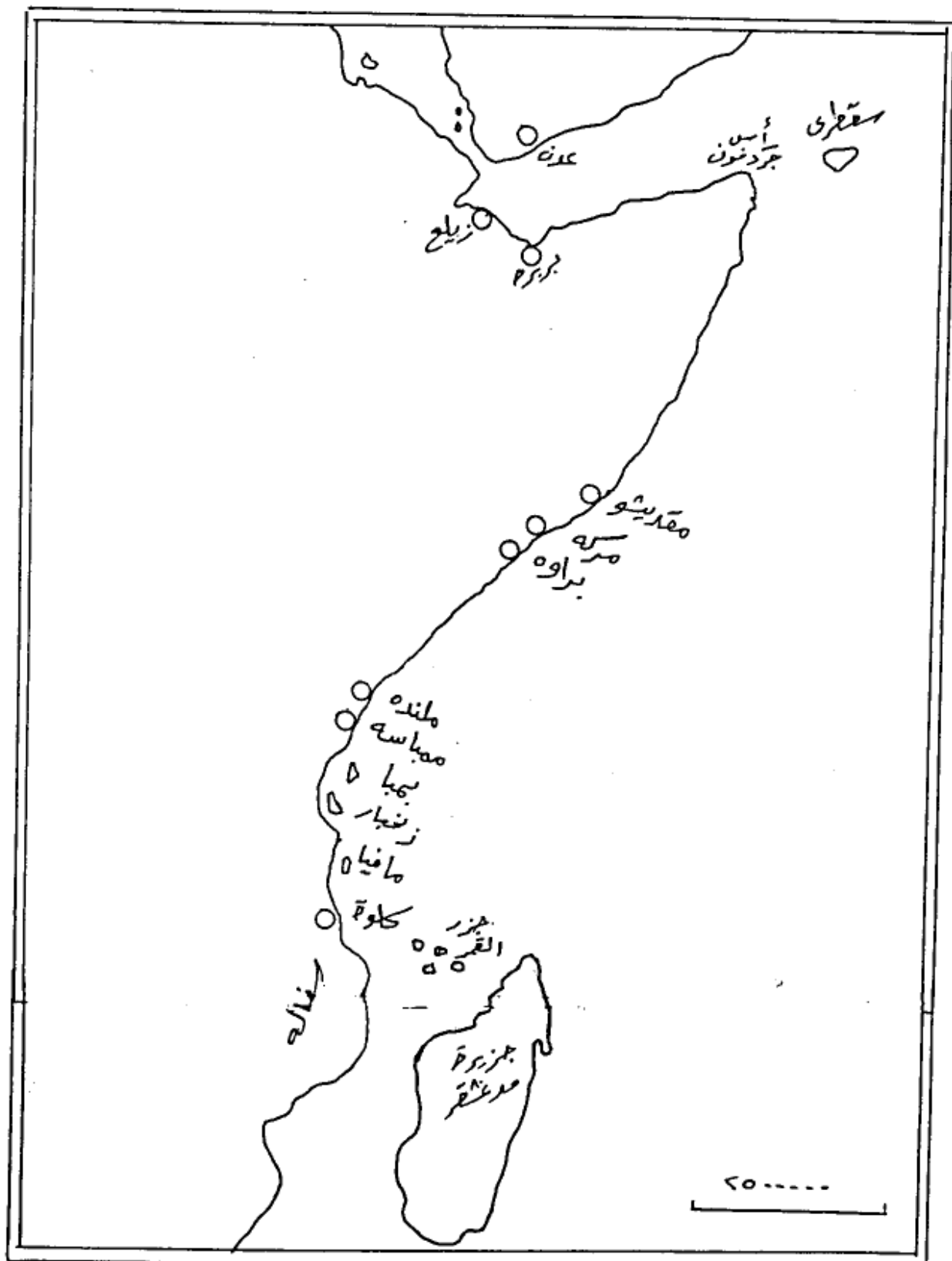
التاريخ	وحدة الوزن سبورتا (Sporta) = ٢٢٥ كغم	السعر
أذار ١٤٢٤ م	سبورتا (Sporta) = ٢٢٥ كغم	١١٠، ١٢٠ دينار
تشرين أول ١٤٢٥ م	سبورتا (Sporta) = ٢٢٥ كغم	١٢٥-١٣٠ دينار
معرض التوابل ١٤٢٦ م	سبورتا (Sporta) = ٢٢٥ كغم	١٣٠ دينار تسليم للسفينة
أيار ١٤٢٧ م	سبورتا (Sporta) = ٢٢٥ كغم	٨٠ دوكات مقايضة
كانون أول ١٤٢٧ م	سبورتا (Sporta) = ٢٢٥ كغم	٧٦، ٧٨ دوكات
آب ١٤٢٨ م	سبورتا (Sporta) = ٢٢٥ كغم	٥٥، ٧٢ دوكات
تشرين أول ١٤٢٨ م	سبورتا (Sporta) = ٢٢٥ كغم	٨٠ دينار أشرفي
شباط ١٤٣٠ م	سبورتا (Sporta) = ٢٢٥ كغم	٥٩، ٦٤ دينار أشرفي
١٤٣٦ م	سبورتا (Sporta) = ٢٢٥ كغم	٧٠ دوكات
معرض التوابل ١٤٣٦ م	سبورتا (Sporta) = ٢٢٥ كغم	١٠٠ دوكات
١٤٤٠ م	سبورتا (Sporta) = ٢٢٥ كغم	٤٠، ٥ دوكات
ربيع ١٤٤٢ م	سبورتا (Sporta) = ٢٢٥ كغم	٦٠ دوكات
١٤٤٣ م	سبورتا (Sporta) = ٢٢٥ كغم	٣٨-٤٠ دوكات
١٤٤٤ م	سبورتا (Sporta) = ٢٢٥ كغم	٥٥ دوكات
١٤٤٥ م	سبورتا (Sporta) = ٢٢٥ كغم	٥٥ دوكات
١٤٤٧ م	سبورتا (Sporta) = ٢٢٥ كغم	٥٥ دوكات
١٤٤٨ م	سبورتا (Sporta) = ٢٢٥ كغم	٥٥ دوكات مقايضة
١٤٥٨ م	سبورتا (Sporta) = ٢٢٥ كغم	٩٣ دوكات
معرض التوابل ١٤٦١ م	سبورتا (Sporta) = ٢٢٥ كغم	٨٥، ٤ دوكات
١٤٦٦ م	سبورتا (Sporta) = ٢٢٥ كغم	١٠٠ دوكات
١٤٧١ م	سبورتا (Sporta) = ٢٢٥ كغم	٧٠ دوكات
١٤٧٢ م	سبورتا (Sporta) = ٢٢٥ كغم	٧٠، ٧١، ٥ دوكات
١٤٧٣ م	سبورتا (Sporta) = ٢٢٥ كغم	٦٦-٧٠ دوكات
١٤٧٤ م	سبورتا (Sporta) = ٢٢٥ كغم	٥٨-٦٣ دوكات
١٤٧٨ م	سبورتا (Sporta) = ٢٢٥ كغم	٧٥ دوكات
صيف ١٤٧٩ م	سبورتا (Sporta) = ٢٢٥ كغم	٥٠ دوكات
١٤٩١ م	سبورتا (Sporta) = ٢٢٥ كغم	٧٤ دوكات مقايضة وتسليم للسفينة
خريف ١٤٩٦ م	سبورتا (Sporta) = ٢٢٥ كغم	٦٦-٦٨ دوكات
خريف ١٤٩٧ م	سبورتا (Sporta) = ٢٢٥ كغم	٧٤-٧٥ دوكات

* Ashtor, op, cit, p 567-568.

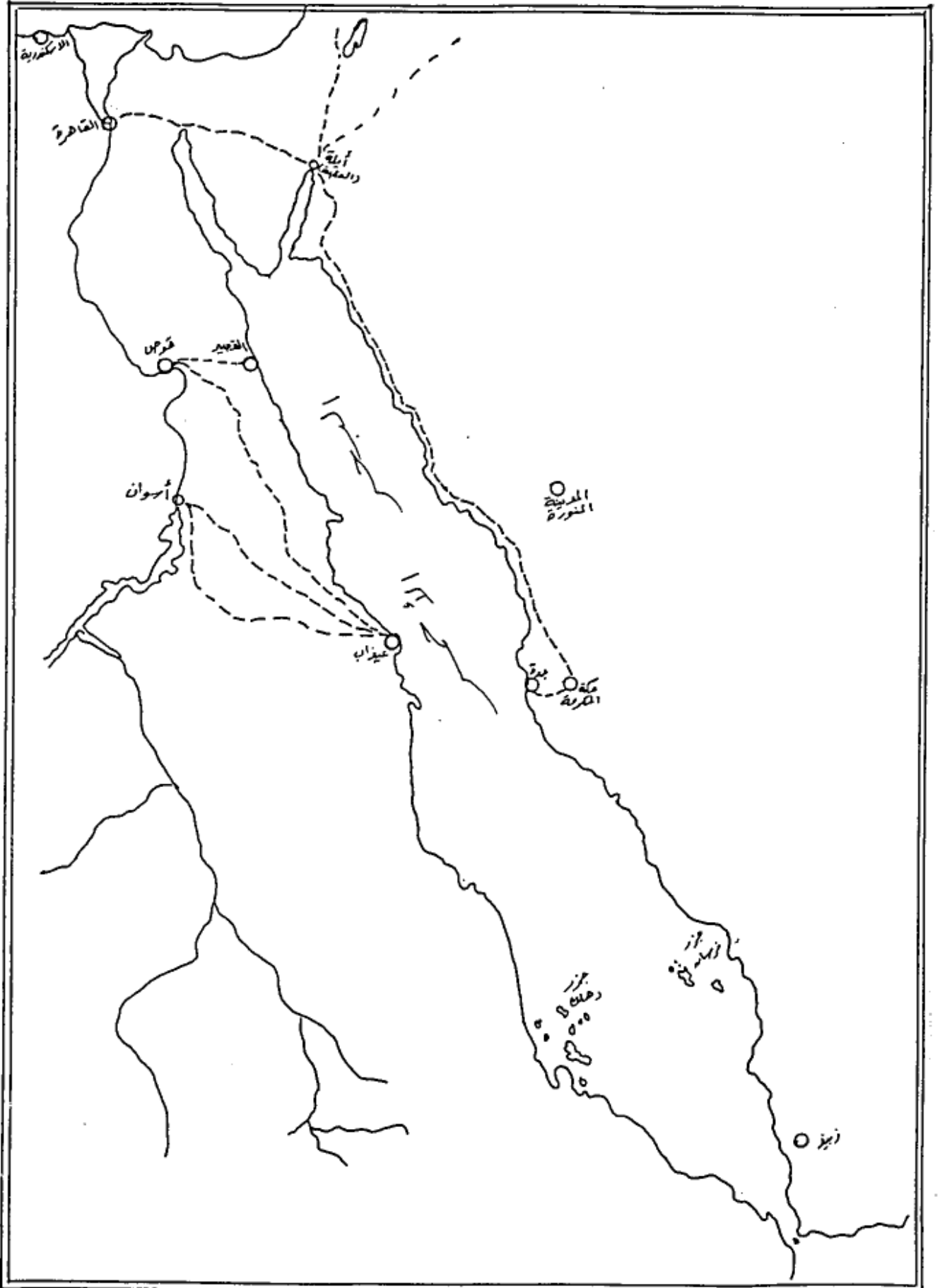
الملحق رقم (٤)
خريطة طرق الملاحة الرئيسية إلى الهند والصين وشرق أفريقيا وموانئ سواحل المحيط الهندي



الملحق رقم (٥)
موانئ سواحل شرق أفريقيا



الملحق رقم (٦)
خريطة الطرق البرية الواصلة من مصر والشام إلى موانئ البحر الأحمر



قائمة المصادر والمراجع

المصادر العربية

- أ. المخطوطة
- ب. المطبوعة

المصادر الأجنبية المترجمة

المراجع العربية الحديثة

المراجع الأجنبية

- أ. المترجمة للعربية
- ب. الأجنبية

الدوريات والمقالات والابحاث

- أ. العربية
- ب. المترجمة للعربية
- ج. الأجنبية

الموسوعات ودوائر المعارف

- أ. العربية
- ب. الأجنبية

الرسائل الجامعية

قائمة المصادر والمراجع

أولاً: المصادر العربية

أ. المخطوطة:

- الإدريسي: أبو عبدالله محمد بن محمد بن عبدالله بن إدريس. (ت ٥٦٠هـ/١١٦٤م)، أنس المهج وروض الفرج، نسخة مصورة عن مخطوطتي حكيم أوغلي ٦٨٨ وحسن حسني ١٢٨٩، مكتبة السليمانية، استانبول، محفوظ بمكتبة جامعة اليرموك، المجموعات الخاصة.
- الاصطخري: أبو اسحق إبراهيم بن محمد الفارسي (ت ٣٤٠هـ/٩٥٢م)، الأقاليم، مخطوط محفوظ بمكتبة جامعة اليرموك، المجموعات الخاصة، رقم ١٠٥.
- ابن إياس: محمد بن أحمد الحنفي (ت ٩٣٠هـ/١٥٢٣م). نشق الإزهار في عجائب الأقطار، مخطوط، نسخة مصورة في مركز الوثائق والمخطوطات، مكتبة الجامعة الأردنية، رقم ٣٥٨.
- الحازمي: أبو بكر محمد بن موسى بن عثمان (ت ٥٨٤هـ/١١٨٨م)، ما اتفق لفظه وافترق مسماه في الأماكن والبلدان المشبهة في الخط، مخطوط طبع بالتصوير الشمسي عن مخطوطة لاله لي، ٢١٤٠، مكتبة السليمانية، استانبول، مخطوط بمكتبة جامعة اليرموك، المجموعات الخاصة.
- ابن حبيب: شهاب الدين بن حبيب الحلبي، درة الاسلاك في دولة الأتراك، مخطوط محفوظ بمركز الوثائق والمخطوطات، الجامعة الأردنية، رقم ٥٣٩.
- الحسن بن علي الشريف الحسني، ملخص الفطن والألباب ومصباح الهدى للكتاب، مخطوط محفوظ في الأمبروزيانا، رقم H130، من مقتنيات الأستاذ الدكتور محمد عيسى صالحية.
- السخاوي: محمد بن عبد الرحمن بن محمد بن أبي بكر (ت ٩٠٢هـ/١٤٩٦م)، التبر المسبوك في ذيل السلوك، مخطوط منشور بطباعة أوفست، الجامعة الأردنية، وهو منقول عن نسخة في مجلد بقلم عادي، محفوظة في الكتبخانة الخديوية، نمرة ٤٥.
- مجهول، قطعة من تاريخ اليمن، نسخة مصورة في مركز الوثائق والمخطوطات، الجامعة الأردنية، رقم ٣٨٨.
- الهمداني: بدر الدين محمد بن حاتم الياامي. (كان حياً سنة ٧٠٢هـ/١١٣٠٢م)، السمط الغالي الثمن في أخبار ملوك اليمن، مخطوط منشور بالتصوير، مكتبة جامعة اليرموك، المجموعات الخاصة.
- وثائق دير سانت كاترين، ميكروفلم محفوظ بمركز الوثائق والمخطوطات، مكتبة الجامعة الأردنية، فلم رقم ٤٧٨.

ب. المطبوعة:

- القرآن الكريم.
- الإدريسي؛ أبو عبد الله محمد بن محمد بن عبد الله إدريس (ت ٥٦٠هـ/١١٦٤م)، نزهة المشتاق في اختراق الآفاق (مجلدان) مكتبة الثقافة الدينية، بورسعيد، مصر، (دت).
- الأزرقى: أبو الوليد محمد بن عبد الله بن أحمد، أخبار مكة شرفها الله تعالى وما جاء فيها من الآثار، (٤ج)، مكتبة خياط، بيروت، ١٩٦٤.
- الاصطخري: أبو اسحق إبراهيم بن محمد الفارسي (ت ٣٤٠هـ/٩٥٢م)، المسالك والممالك، تحقيق محمد جابر، دار القلم، الجمهورية العربية المتحدة، ١٩٦١.
- ابن الأكفاني: محمد بن إبراهيم بن ساعد، (ت ٧٤٩هـ/١٣٤٨م)، نخب الذخائر في أحوال الجواهر، عالم الكتب، بيروت، (دت).
- الأندلسي: أبو حامد عبد الرحيم بن سليمان بن ربيع القيسي. (ت ٥٦٥هـ/١١٦٩م)، تحفة الألباب ونخبة الإعجاب، تحقيق إسماعيل العربي، دار الجيل، بيروت، دار الآفاق الجديدة، المغرب، ط٢، ١٩٥٣م.
- الأنصاري: عبد القدوس، تاريخ مدينة جدة، (مجلدان)، مطابع الروضة، جدة، ط٢، ١٩٨٠.
- ابن إياس: محمد بن أحمد الحنفي (ت ٩٣٠هـ/١٥٢٣م)، بدائع الزهور في وقائع الدهور، (خمسة أجزاء)، دار إحياء الكتب العربية، القاهرة، ١٩٦٣، ١٩٧٥، ١٩٨٣، ١٩٨٤.
- _____، نزهة الأمم في العجائب والحكم، تحقيق محمد زينهم، مكتبة مدبولي، القاهرة، ١٩٩٥م.
- البريهي: عبد الوهاب بن عبد الرحمن السكسكي، (ت ٩٠٤هـ/١٤٩٨م)، طبقات صلحاء اليمن المعروف بتاريخ البريهي، تحقيق عبد الله محمد الحبشي، دار الآداب، بيروت، لبنان، ١٩٨٣م.
- ابن بطوطة: محمد بن عبد الله اللواتي الطنجي، (ت ٧٧٩هـ/١٣٧٧م)، رحلة ابن بطوطة، المسمّاة، تحفة النظار في غرائب الأمصار، دار الكتب العلمية، بيروت، لبنان، ط٢، ١٩٩٢م.
- البغدادي: عبد اللطيف بن يوسف بن محمد (ت ٦٢٩هـ/١٢٣١م)، الإفادة والاعتبار في الأمور المشاهدة والحوادث المعاينة بأرض مصر، تحقيق علي محسن عيسى، دار الحكمة، بغداد، ١٩٨٧م.
- البغدادي: عبد المؤمن بن عبد الحق، (ت ٧٣٩هـ/١٣٣٨م)، مراصد الإطلاع على أسماء الأمكنة والبقاع (ثلاثة أجزاء)، تحقيق محمد البجاوي، دار الجيل، بيروت، ١٩٩٢م.

- البكري: عبدالله بن عبدالعزيز بن محمد، (ت بعد ٤٨٣هـ/١٠٩٠م)، المسالك والممالك، (جزآن)، تحقيق ادريان فان ليوفن، وأندري فيري، الدار العربية للكتاب، تونس، ١٩٩٢م.
- البلاطنسي: أبو بكر محمد بن محمد (ت ٩٣٦هـ/١٥٢٩م)، تحرير المقال فيما يحل ويحرم من بيت المال، تحقيق فتح الله غازي الصبّاغ، دار الوفاء، القاهرة، ١٩٨٩.
- البلوي: خالد بن عيسى بن أحمد، (ت حوالي ٧٨٠هـ/١٣٧٨م)، الرحلة الحجازية، المسماة تاج المفرق في تحلية علماء المشرق، تحقيق حسن السانح، مطبعة فضالة المحمدية، المغرب، (دت).
- البيروني: أبو الريحان محمد بن أحمد، (ت ٤٣٠هـ/١٠٣٨م)، الجماهر في معرفة أحوال الجواهر، مطبعة جمعية دائرة المعارف العثمانية، حيدر آباد، الدكن، ١٣٥٥هـ.
- ابن البيطار: ضياء الدين عبدالله بن أحمد الأندلسي، (ت ٦٤٦هـ/١٢٤٨م)، الجامع لمفردات الأدوية والأغذية، (أربعة مجلدات)، (دن)، (دم)، (دت).
- ابن جبير: محمد بن أحمد بن جبير اللكناني الأندلسي، (ت ٦١٤هـ/١٢١٧م)، رحلة ابن جبير، دار صادر، بيروت، (دت).
- الجزري: أبو عبدالله محمد بن إبراهيم القرشي، (ت ٧٣٨هـ/١٣٣٧م)، تاريخ حوادث الزمان وأنبائه ووفيات الأكابر والأعيان من أبنائه (ثلاثة أجزاء)، تحقيق عمر عبد السلام تدمري، المكتبة العصرية، صيدا، ١٩٩٨م.
- الجزيري: عبد القادر بن محمد بن عبد القادر الأتصاري، درر الفرائد المنظمة في أخبار الحج وطريق مكة المكرمة، المطبعة السلفية، القاهرة، ١٣٨٤هـ.
- ابن الجيعان: شرف الدين يحيى ابن المقر، التحفة السنية بأسماء البلاد المصرية، مكتبة الكليات الأزهرية، القاهرة، ١٩٧٤م.
- ابن حبيب: الحسن بن عمر بن الحسن بن عمر، (ت ٧٧٩هـ/١٣٧٧م)، تذكرة التنبيه في أيام المنصور وبنيه، (ثلاثة أجزاء)، تحقيق محمد أمين، دار الكتب، القاهرة، ١٩٧٦م.
- ابن حجر: أحمد بن علي العسقلاني، (ت ٨٥٢هـ/١٤٤٨م)، إنباء الغمر بابناء العمر، (ثلاثة أجزاء)، تحقيق حسن حبشي، لجنة إحياء التراث الإسلامي، القاهرة، ١٩٧٢.
- ———، الدرر الكامنة في أعيان المائة الثامنة، (خمس أجزاء)، تحقيق محمد سيد جاد الحق، دار الكتب الحديثة، القاهرة، ١٩٦٦.
- ابن الحسين: يحيى بن الحسين بن القاسم، (ت ١١٠٠هـ/١٦٨٩م)، غاية الأمان في أخبار القطر اليماني، (جزآن)، تحقيق سعيد عاشور، دار الكاتب العربي، القاهرة، ١٩٦٨م.

- الحميري: محمد بن عبد المنعم الصنهاجي، (ت ٩٠٠هـ/١٤٦٤م)، الروض المعطار في خبر الأقطار، تحقيق يوسف الهادي، عالم الكتب، بيروت، لبنان، ١٩٩٦م.
- الحنبلي: عبد الحي بن أحمد بن محمد ابن العماد، (ت ١٠٨٩هـ/١٦٧٨م) شذرات الذهب في أخبار من ذهب، (ثمانية أجزاء)، دار المسيرة، بيروت، ط٢، ١٩٧٩م.
- ابن حوقل: أبو القاسم محمد بن حوقل النصيبي، (ت ٣٦٧هـ/٩٧٧م)، صورة الأرض، دار مكتبة الحياة، بيروت، ١٩٧٩.
- ابن خرداذبة: أبو القاسم عبيد الله بن عبدالله، (ت ٣٠٠هـ/٩١٢م)، المسالك والممالك، بريل لينن، ١٩٦٧م.
- الخزرجي: علي بن الحسن، (ت ٨١٢هـ/١٤٠٩م)، العقود اللؤلؤية في تاريخ الدولة الرسولية، (جزآن)، دار الآداب، بيروت، لبنان، ط٢، ١٩٨٣م.
- ابن خلدون: عبد الرحمن بن محمد بن خلدون الحضرمي (ت ٨٠٨هـ/١٤٠٥م)، تاريخ ابن خلدون المسمى كتاب العبر وديوان المبتدأ والخبر في أيام العرب والعجم والبربر ومن عاصرهم من ذوي السلطان الأكبر، (أربعة عشر جزءاً)، دار الكتاب المصري، القاهرة، دار الكتاب اللبناني، بيروت، ١٩٩٩م.
- _____، مقدمة ابن خلدون، وهي مقدمة الكتاب المسمى كتابا العبر وديوان المبتدأ والخبر في أيام العرب والعجم والبربر ومن عاصرهم من ذوي السلطان الأكبر، دار القلم، بيروت، ط٥، ١٩٨٤م.
- دحلان: أحمد بن السيد زيني، (ت ١٣٠٤هـ/١٨٨٦م)، أمراء البلد الحرام منذ أولهم في عهد الرسول (ص) حتى الشريف الحسين بن علي، الدار المتحدة للنشر، بيروت، ط٢، ١٩٨١م.
- ابن دقماق: إبراهيم بن محمد بن أيمن، (ت ٨٠٩هـ/١٤٠٦م)، الانتصار بواسطة عقد الأمصار في تاريخ مصر وجغرافيتها، (قسمان)، تحقيق لجنة إحياء التراث العربي، دار الآفاق الجديدة، بيروت، (دت).
- _____، نزهة الأنام في تاريخ الإسلام، تحقيق سمير طيارة، المكتبة العصرية، صيدا، بيروت، ١٩٩٩م.
- الدمشقي: أبو الفضل جعفر بن علي، (كان حياً سنة ٥٧٠هـ/١١٧٤م)، الإشارة إلى محاسن التجارة، تحقيق فهمي سعيد، دار ألف باء، بيروت، ١٩٨٣.
- الدواداري: أبو بكر بن عبدالله بن أبيك، الدر الفاخر في سيرة الملك الناصر، وهو الجزء التاسع من كنز الدرر وجامع الغرر، تحقيق هانس روبرت، مطبعة لجنة التأليف والترجمة والنشر، القاهرة، ١٩٦٠م.
- _____، الدرّة الزكية في أخبار الدولة التركية، تحقيق أولرخ هارمان، قسم الدراسات الإسلامية بالمعهد الألماني للآثار، القاهرة، ١٩٧١م.

- سهراب، كتاب عجائب الأقاليم السبعة إلى نهاية العمارة، اعتنى بنسخه وتصحيحه هانس فونك مؤريك، مطبعة أدولف هولز هوزن، ١٩٢٩م.
- السيرافي: أبو زيد الحسن (ت ٢٦٧هـ/٨٨٠م)، رحلة السيرافي، تحقيق عبد الله الحبشي، المجمع الثقافي، أبو ظبي، ١٩٩٩م.
- السيوطي: عبد الرحمن بن محمد بن عثمان، (ت ٩١١هـ/١٥٠٥م)، تاريخ الخلفاء، دار الكتب العلمية، بيروت، لبنان، ١٩٨٨م.
- ———، حسن المحاضرة في أخبار مصر والقاهرة، (جزآن)، دار الكتب العلمية، بيروت، لبنان، ١٩٩٧م.
- ابن شاهين: غرس الدين خليل بن شاهين الظاهري، (ت ٨٩٣هـ/١٤٨٧م)، زبدة كشف الممالك وبيان الطرق والمسالك، دار الكتب العلمية، بيروت، لبنان، ١٩٩٧م.
- ابن الشحنة: حسين بن محمد بن محمد، (ت ٩١٠هـ/١٥٠٤م)، البدر الزاهر في نصرة الملك الناصر، "محمد بن قايتباي"، تحقيق عمر عبد السلام تدمري، دار الكتاب العربي، بيروت، ١٩٨٣م.
- ابن شداد: محمد بن علي، (ت ٦٨٤هـ/١٢٨٥م)، تاريخ الملك الظاهر، اعتناء أحمد حطيط، فرانز شتاينر، فسادن، ١٩٨٣م.
- شيخ الربوة: أبو عبدالله محمد بن طالب الأنصاري الدمشقي، (ت ٦٥٤هـ/١٢٥٦م)، نخبة الدهر في عجائب البر والبحر، ليبزج، ١٩٢٣م.
- الشيزري: عبد الرحمن بن نصر، (ت ٥٨٩هـ/١١٩٣م)، نهاية الرتبة في طلب الحسبة، مطبعة لجنة التأليف والترجمة والنشر، القاهرة، ١٩٤٦م.
- الصيرفي: علي بن داود الجوهري (ت ٩٠٠هـ/١٤٩٤م)، إنباء الهصر بأبناء العصر، تحقيق حسن حبشي، دار الفكر العربي، القاهرة، ١٩٧٠م.
- ———، نزهة النفوس والأبدان في تواريخ الزمان، (ثلاثة أجزاء)، تحقيق حسن حبشي، دار الكتب، القاهرة، ١٩٧٠م.
- الطبري: محمد بن جرير، (ت ٣١٠هـ/٩٢٢م)، تاريخ الأمم والملوك المعروف بتاريخ الطبري (خمسة أجزاء)، دار الكتب العلمية، بيروت، لبنان، ١٩٩٥م.
- ابن طولون: محمد بن طولون الصالحي الدمشقي، (ت ٩٥٣هـ/١٥٤٦م)، مفاكهة الخلان في حوادث الزمان (تاريخ مصر والشام)، (قسمان)، تحقيق محمد مصطفى، دار إحياء الكتب العربية، القاهرة، ١٩٦٢م، ١٩٦٤م.
- ———، نقد الطالب لزغل المناصب، تحقيق محمد أحمد دهمان، وخالد محمد دهمان، دار الفكر المعاصر، بيروت، لبنان، ١٩٩٢م.
- ابن ظهيرة: مختلف في اسمه، أبو الطيب محب الدين أحمد بن محمد (ت ٨٨٥هـ/١٤٨٠م)، أو، أبو اسحاق برهان الدين بن علي بن محمد، (ت ٨٩١هـ/١٤٨٦م)، الفضائل

- الباهرة في محاسن مصر والقاهرة، تحقيق مصطفى السقا، كامل المهندس، دار الكتب، القاهرة، ١٩٦٩م.
- العباسي: أحمد بن عبد الحميد، عمدة الأخبار في مدينة المختار، الناشر أسعد درابزوني الحسيني، (دم)، ط٢، (دت).
 - العبدري: أبو عبدالله محمد بن محمد، (ت بعد ٦٨٨هـ/١٢٨٩م)، رحلة العبدري، المسماة الرحلة المغربية، تحقيق محمد الفاسي، وزارة الثقافة، الرباط، المغرب، ١٩٦٨م.
 - ابن عبد الظاهر: أبو الفضل عبد الله بن رشيد الدين، (ت ٦٩٢هـ/١٢٩٢م)، تشریف الأيام والعصور في سيرة الملك المنصور، تحقيق مراد كامل، الشركة العربية للنشر، القاهرة، ١٩٦١م.
 - ———، الروض الزاهر في سيرة الملك الظاهر، تحقيق ونشر عبد العزيز الخويطر، الرياض، ١٩٧٦م.
 - ابن عبد الملك: عبد الملك بن حسين العاصمي المكي، (١١١١هـ/١٦٩٩م)، سمط النجوم العوالي في أنباء الأوائل والتوالي، (أربعة أجزاء)، تحقيق عادل أحمد وعلي محمد، دار الكتب العلمية، بيروت، لبنان، ١٩٨٨م.
 - ابن العراقي، أحمد بن عبدالرحيم بن الحسين (ت ٨٢٦هـ/١٤٢٢م)، الذيل على العر في خبر من غير (قسمان)، تحقيق صالح مهدي عباس، مؤسسة الرسالة، بيروت، ١٩٨٩م.
 - العرشي: حسين بن احمد، بلوغ المرام في شرح مسك الختام في من تولى ملك اليمن من ملك وإمام، غنى بنشره الأب أنستاس ماري الكرمل، مجمع فؤاد الأول للغة العربية، القاهرة، (دت).
 - العسقلاني: شافع بن علي الكاتب، (ت ٧٣٠هـ/١٣٢٩م)، الفضل المأثور من سيرة السلطان الملك المنصور، تحقيق عمر عبد السلام تدمري، المكتبة العصرية، بيروت، ١٩٩٨م.
 - عمارة: نجم الدين عمارة بن علي اليمني، تاريخ اليمن، المسمى المفيد في أخبار صنعاء وزبيد وشعراء ملوكها وأعيانها وأدبائها، تحقيق محمد بن علي الأكوع، المكتبة اليمنية للنشر والتوزيع، صنعاء، ط٣، ١٩٨٥م.
 - العيّنابيّ: محمود بن أحمد، (ت ٩٠٣هـ/١٤٩٢م)، القول السديد في اختيار الإماء والعبيد، دراسة وتحقيق محمد عيسى صالحية، مؤسسة الرسالة، بيروت، ١٩٩٦م.
 - العيني: محمود بن أحمد بن موسى، (ت ٨٥٥هـ/١٤٥١م)، عقد الجمان في تاريخ أهل الزمان، (سنة أجزاء)، تحقيق محمد أمين، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٨٧م.
 - الفاسي: محمد بن أحمد، (ت ٨٣٢هـ/١٤٢٨م). شفاء الغرام بأخبار البلد الحرام، (جزآن)، تحقيق لجنة من كبار العلماء، دار الكتب العلمية، بيروت، ٢٠٠١م.

- _____، العقد الثمين في تاريخ البلد الأمين، (ستة أجزاء)، تحقيق محمد عبد القادر عطا، دار الكتب العلمية، بيروت، لبنان، ١٩٩٨م.
- أبو الفداء: عماد الدين إسماعيل بن محمد بن عمر، (ت ٧٣٢هـ/١٣٣١م)، تاريخ أبو الفداء، المسمى المختصر في أخبار البشر، (أربعة أجزاء)، تحقيق محمد زينهم، ويحيى حسين، دار المعارف، القاهرة، (دت).
- _____، تقويم البلدان، دار الطباعة السلطانية، باريس، ١٨٥٠م.
- ابن الفرات: محمد بن عبد الرحيم، (ت ٨٠٧هـ/١٤٠٤م)، تاريخ ابن الفرات، (تسعة مجلدات)، تحقيق قسطنطين زريق، المطبعة الاميركانية، بيروت، ١٩٣٦-١٩٤٢.
- ابن فرج: عبد القادر بن أحمد (ت ١٠١٠هـ/١٦٠٢م)، السلاح والعدة في تاريخ بندر جدة، تحقيق أحمد الزيلعي، ريكس سميث، مركز دراسات الشرق الأوسط، لندن، ١٩٨٤م.
- ابن فضل الله: أبو العباس أحمد بن يحيى العمري، (ت ٧٤٩هـ/١٣٤٩م)، التعريف بالمصطلح الشريف، تحقيق سمير الدروبي، منشورات جامعة مؤتة، الأردن، ١٩٩٢م.
- _____، مسالك الأبصار في ممالك الأمصار، تحقيق دوروتيا كراتشكوفولسكي، المركز الإسلامي للبحوث، بيروت، ١٩٨٦م.
- ابن فهد: عمر بن فهد، (ت ٨٨٥هـ/١٤٨٠م)، إتحاف الوري بأخبار أم القرى، (ثلاثة أجزاء)، تحقيق فهد شلتوت، دار المدني، جدة، (دت).
- ابن الفوطي: أبو الفضل عبد الرزاق البغدادي، (ت ٧٢٣هـ/١٣٢٣م)، الحوادث الجامعة والتجارب النافعة في المائة السابعة، المكتبة العربية، بغداد، (دت).
- الفيروز آبادي: محمد بن يعقوب، (ت ٨١٧هـ/١٤١٤م)، القاموس المحيط، مؤسسة الرسالة، بيروت، ط ٣، ١٩٩٣م.
- القرمانلي: أحمد بن يوسف، (ت ١٠١٩هـ/١٦١٠م)، أخبار الدول وآثار الأول في التاريخ، (ثلاثة مجلدات)، تحقيق أحمد حطيط، وفهمي السعيد، عالم الكتب، بيروت، ١٩٩٢م.
- القزويني: زكريا بن محمد بن محمود، (ت ٦٨٢هـ/١٢٨٣م)، عجائب المخلوقات وغرائب الموجودات، المكتبة الأموية، دمشق، (دت).
- القلصادي: أبو الحسن علي القلصادي الأندلسي، (ت ٨٩١هـ/١٤٨٦م)، رحلة القلصادي، تحقيق محمد أبو الاحفان، الشركة التونسية، تونس، ١٩٧٨م.
- القلقشندي: أحمد بن علي، (ت ٨٢١هـ/١٤١٨م)، صبح الأعشى في صناعة الانشا، (أربعة عشر جزءاً)، دار الفكر، بيروت، ١٩٨٧م.

- ———، نهاية الأرب في معرفة أنساب العرب، تحقيق إبراهيم الأبياري، القاهرة، ١٩٥٩م.
- الكتبي: محمد بن شاكر، (ت ٧٦٤هـ/١٣٦٢م)، عيون التواريخ، (ثلاثة أجزاء)، مرقمة بالأجزاء (١٢، ٢٠، ٢١)، حسب ترقيم المؤلف لها، تحقيق فيصل السامر، ونيله عبد المنعم، دار الرشيد، بغداد، وزارة الثقافة، بغداد، ١٩٨٤.
- ابن كثير: أبو الفداء اسماعيل بن عمر الدمشقي، (ت ٧٧٤هـ/١٣٧٢م)، البداية والنهاية، (أربعة عشر جزءاً)، تحقيق أحمد عبد الوهاب، دار الحديث، القاهرة، ١٩٩٢م.
- ابن كنان: محمد بن عيسى، (١١٥٣هـ/١٧٤٠م)، حقائق الياسمين في ذكر قوانين الخلفاء والسلطين، تحقيق عيسى صباغ، دار النفائس، بيروت، ١٩٩١م.
- ابن ماجد: شهاب الدين أحمد بن ماجد بن محمد بن عمرو النجدي، كتاب الفوائد في أصول علم البحر والقواعد، تحقيق إبراهيم خوري وعزة حسن، مطبوعات مجمع اللغة العربية، دمشق، ١٩٧١م.
- ابن المجاور: أبو الفتح يوسف بن يعقوب الشيباني، (ت ٦٩٠هـ/١٢٩١م)، صفة بلاد اليمن ومكة وبعض الحجاز، المسماة تأريخ المستبصر، دار التنوير، بيروت، ط ٢، ١٩٨٦م.
- مجهول: (مراكشي من كتاب القرن السادس الهجري/الثاني عشر الميلادي)، الاستبصار في عجائب الأمصار، وصف مكة والمدينة ومصر وبلاد المغرب، دار النشر المغربية، الدار البيضاء، ١٩٨٥م.
- مجهول، (عاش في القرن التاسع الهجري/الخامس عشر الميلادي)، تاريخ الدولة الرسولية في اليمن، تحقيق محمد الحبشي، دار الجيل، صنعاء، ١٩٨٤م.
- مجهول، (ت ٧٤٢هـ/١٣٤١م)، تاريخ سلاطين المماليك، تحقيق زيرستين، بريل ليدن، ١٩١٩م.
- أبو المحاسن: يوسف بن تغري بردي بن عبدالله، (ت ٨٧٤هـ/١٤٧٠م)، حوادث الدهور في مدى الأيام والشهور، (جزآن)، تحقيق محمد كمال الدين، عالم الكتب، ١٩٩٠م.
- ———، المنهل الصافي والمستوفى بعد الوافي، (سبعة أجزاء)، تحقيق نبيل محمد عبد العزيز، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٨٥م.
- ———، مورد اللطافة في من ولي السلطنة والخلافة، (جزآن)، تحقيق محمد عبد العزيز أحمد، دار الكتب المصرية، القاهرة، ١٩٩٧م.
- ———، النجوم الزاهرة في ملوك مصر والقاهرة، (سنة عشر جزءاً)، دار الكتب العلمية، بيروت، ١٩٩٢م.

- أبو مخزومة: عبدالله الطيب بن عبدالله بن أحمد/ (ت ٩٣٧هـ/ ١٥٣٠م)، تاريخ ثغر عدن مع نخب من تواريخ ابن المجاور والجندي والأهل، (جزآن)، بريل ليدن، ١٩٣٦م.
- المسعودي: أبو الحسن علي بن الحسين بن علي (ت ٣٤٦هـ/ ٩٥٧م)، مروج الذهب ومعادن الجوهر، (أربعة أجزاء)، درا الأندلس، بيروت، (دت).
- المغيرة: سعيد بن علي، جبهة الأخبار في تاريخ زنجبار، تحقيق عبد المنعم عامر، عيسى البابي الحلبي، القاهرة، (دت).
- المقدسي: محمد بن أحمد بن البناء البشاري، (ت ٣٨٠هـ/ ٩٩٠م)، أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، دار إحياء التراث العربي، بيروت، ١٩٨٧م.
- ابن المقرئ: شرف الدين اسماعيل بن أبي بكر المقرئ، ديوان ابن المقرئ، طبع إدارة إحياء التراث الإسلامي، قطر، ١٩٨٨م.
- المقرئزي: أحمد بن علي (ت ٨٤٥هـ/ ١٤٤١م)، إغاثة الأمة بكشف الغمة، تحقيق جمال الدين الشيال، مكتبة الثقافة الدينية، القاهرة، ٢٠٠٠م.
- _____، الذهب المسبوك في ذكر من حج من الخلفاء والملوك، تحقيق جمال الدين الشيال، مكتبة الثقافة الدينية، القاهرة، ١٩٩٩م.
- _____، السلوك لمعرفة دول الملوك، (سبعة أجزاء)، تحقيق محمد عبدالقادر عطار، دار الكتب العلمية، بيروت، ١٩٩٧م.
- _____، شذور العقود في ذكر النقود، تحقيق محمد السيد علي، المكتبة الحيدرية، النجف، ط ٥، ١٩٦٧م.
- _____، المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار، المعروف بالخطط المقرئزية، (ثلاثة أجزاء)، تحقيق محمد زينهم، مديحة الشرقاوي، مكتبة مدبولي، القاهرة، ١٩٩٨م.
- المكي: محمد طاهر الكردي، التاريخ القويم لمكة وبيت الله الكريم، (ثلاثة مجلدات)، دار خضر، بيروت، لبنان، ٢٠٠٠م.
- ابن مماتي: الأسعد بن مماتي، (ت ٦٠٦هـ/ ١٢٠٩م)، قوانين الدواوين، جمع وتحقيق عزيز سوريال عطية (دن)، مصر، ١٩٤٣م.
- المناوي: محمد عبدالرؤف بن تاج العارفين، (ت ١٠٣١هـ/ ١٦٢١م)، النقود والمكايل والموازين، تحقيق رجاء محمود السامرائي، دار الحرية بغداد، ١٩٨١م.
- المنصوري: بيبرس بن عبدالله، (ت ٧٢٥هـ/ ١٣٢٤م)، التحفة الملوكية في الدولة التركية، تاريخ دولة المماليك البحرية في الفترة من ٦٤٨-٧١١هـ، نشره وقدم له عبد الحميد حمدان، الدار المصرية اللبنانية، القاهرة، ١٩٨٧م.
- _____، زبدة الفكرة في تاريخ الهجرة، تحقيق دونالدس ريتشاردز، دار الكتاب العربي، بيروت، ١٩٩٨م.
- _____، مختار الأخبار، تاريخ الدولة الأيوبية ودولة المماليك، حتى سنة ٧٠٢هـ، تحقيق عبد الحميد حمدان، الدار المصرية اللبنانية، القاهرة، ١٩٩٣م.

- ابن منظور: محمد بن مكرم، (ت ٧١١هـ/١٣١١م)، لسان العرب، (خمسة عشر جزءاً)، دار صادر، بيروت، (دت).
- المهري: سليمان بن أحمد، العمدة المهرية في ضبط العلوم البحرية، (٢ج)، تحقيق إبراهيم خوري، مطبوعات مجمع اللغة العربية، دمشق، ١٩٧٠م.
- النهروالي: محمد بن أحمد المكي (ت ٩٩٠هـ/١٥٨٢م)، الإعلام بأعلام بيت الله الحرام، نشر وستفيلد، مكتبة خياط، بيروت، ١٩٦٤م.
- ———، البرق اليماني في الفتح العثماني، دار اليمامة، الرياض، ١٩٦٧م.
- النويري: أحمد بن عبد الوهاب. (ت ٧٣٣هـ/١٣٣٢م)، نهاية الأرب في فنون الأدب، (ثلاثة وثلاثين جزءاً)، تحقيق الباز العريني، فهم شلتوت، مصطفى حجازي، دار الكتب المصرية، القاهرة، ١٩٢٩م، ١٩٧٥م، ١٩٩٢م، ١٩٩٧م.
- النويري السكندري: محمد بن قاسم بن محمد. (ت بعد ٧٧٥هـ/١٣٧٢م)، الإمام بالإعلام فيما جرت به الأحكام والأمر المقضية في وقعة الإسكندرية، (جزآن)، تحقيق إيتين كومب وعزيز سوريال ويانكي بور، مطبعة مجلس دائرة المعارف العثمانية، حيدر آباد الدكن، الهند، ١٩٦٩م.
- الهروي: أبو الحسن علي بن أبي بكر الهروي، (ت ٦١١هـ/١٢١٤م)، كتاب الإشارات إلى معرفة الزيارات، تحقيق جانين سورديل - طومين، المطبعة الكاثوليكية، بيروت، ١٩٥٣.
- الهمداني: الحسن بن أحمد بن يعقوب، (ت بعد ٣٤٤هـ/٩٥٥م)، صفة جزيرة العرب، تحقيق محمد الأكوخ، دار الآفاق العربية، القاهرة، ٢٠٠١م.
- ابن واصل: جمال الدين محمد بن سالم، (ت ٦٩٧هـ/١٢٩٧م)، مفرج الكروب في أخبار بني أيوب، (خمس أجزاء)، الجزء الأول والثاني والثالث تحقيق جمال الدين الشيال، الجزء الرابع والخامس تحقيق حسنين ربيع وسعيد عاشور، المطبعة الأميرية، القاهرة، ١٩٥٧م.
- ابن الوردي: أبو حفص عمر بن الوردي. (ت ٨٦١هـ/١٤٥٦م)، تاريخ ابن الوردي، (جزآن)، دار الكتب العلمية، بيروت، ١٩٩٦م.
- ———، نعمة المختصر في أخبار البشر، (جزآن)، تحقيق أحمد البدرائي، دار المعرفة، بيروت، ١٩٧٠م.
- ———، خريدة العجائب وفريدة الغرائب، دار الشرق العربي، حلب، ١٩٩١م.
- الوصابي: عبدالرحمن بن محمد بن عبدالرحمن الحبشي، (ت ٧٨٢هـ/١٣٨٠م)، تاريخ وصاب المسمى الاعتبار في التواريخ والآثار، تحقيق عبدالله الحبشي، مركز الدراسات والبحوث اليمني، صنعاء، ١٩٧٩م.
- اليافعي: عبدالله بن أسعد بن علي، (ت ٧٦٨هـ/١٣٦٦م)، مرآة الجنان وعبرة اليقظان في معرفة ما يعتبر من حوادث الزمان، (أربعة أجزاء)، دار الكتب العلمية، بيروت، لبنان، ١٩٩٧م.

- ياقوت: أبو عبدالله ياقوت بن عبدالله الحموي، (ت ٦٢٦هـ/١٢٢٨م)، المشترك وضعاً والمفترق صقلاً، عالم الكتب، بيروت، ط ٢، ١٩٨٦م.
- ———، معجم البلدان، دار صادر، بيروت، (خمس أجزاء)، ١٩٨٦م.
- اليعقوبي: أحمد بن أبي يعقوب اسحاق بن جعفر، (ت ٢٨٤هـ/٨٩٧م)، البلدان، دار الكتب العلمية، بيروت، ٢٠٠٢م.
- اليماني: عبد الباقي بن عبد المجيد، (ت ٧٤٣هـ/١٣٤٢م)، تاريخ اليمن، المسمى بهجة الزمن في تاريخ اليمن، تحقيق مصطفى حجازي، دار العودة، بيروت، دار الكلمة، صنعاء، (د ت).
- اليوسفي: موسى بن محمد بن يحيى (ت ٧٥٩هـ/١٣٥٨م)، نزهة الناظر في سيرة الملك الناصر، تحقيق أحمد حطيط، عالم الكتب، بيروت، ١٩٨٦م.
- اليونيني: موسى بن محمد، (ت ٧٢٦هـ/١٣٢٥م)، ذيل مرآة الزمان، مطبعة مجلس دائرة المعارف العثمانية، حيدر آباد، الدكن، الهند، ١٩٦٠.

ثانياً: المصادر الأجنبية المترجمة

- خسرو: ناصر، سفرنامه، ترجمة يحيى الخشاب، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٩٣م.
- طافور: بيرو، رحلة طافور في عالم القرن الخامس عشر الميلادي، ترجمة وتقديم حسن حبشي، دار المعارف، مصر، ١٩٦٨م.
- فارتيميا: لودوفيكو دي، رحلات فارتيميا، ترجمة وتعليق عبدالرحمن عبدالله الشيخ، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٩٤م.
- ليون الأفريقي: الحسن بن محمد الوزان، وصف أفريقيا، (جزآن)، ترجمه عن الفرنسية، محمد حجي ومحمد الأخضر، دار الغرب الإسلامي، بيروت، الشركة المغربية للنشر، الرباط، ط ٢، ١٩٨٣م.
- ماركوبولو: نيقولو، رحلات ماركوبولو، (ثلاثة أجزاء)، ترجمة عبدالعزيز جاويد، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ط ٢، ١٩٩٥م.

ثالثاً: المراجع العربية الحديثة

- إبراهيم، محمد كريم، عدن دراسة في أحوالها السياسية والاقتصادية، منشورات مركز دراسات الخليج، جامعة البصرة، ١٩٨٥م.
- أحمد، عبدالرازق، البذل والبرطلة زمن سلاطين المماليك، دراسة عن الرشوة، الهيئة المصرية العامة، القاهرة، ١٩٧٩م.

- الأشقر، محمد عبدالغني، تجارة التوابل في مصر في العصر المملوكي، الهيئة المصرية العامة، القاهرة، ١٩٩٩م.
- الأصبحي، أحمد محمد، إطلالة على البحر الأحمر والنزاع اليمني الأريتري، دار البشير، عمان، مؤسسة الرسالة، بيروت، ١٩٩٦م.
- باوزير، خالد سالم، ميناء عدن، دار الثقافة العربية، الشارقة، الإمارات العربية المتحدة، ٢٠٠١م.
- بصيلي، الشاطر، تاريخ وحضارات السودان الشرقي والأوسط، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٧٢م.
- الحبيشي، حسين علي، اليمن والبحر الأحمر، دار الفكر المعاصر، بيروت، لبنان، ١٩٩٢.
- الحجبي، حياة ناصر، أحوال العامة في حكم المماليك، دراسة في الجوانب السياسية والاقتصادية والاجتماعية، كاظمة للنشر والتوزيع، الكويت، ١٩٨٤م.
- حسن، علي إبراهيم، تاريخ المماليك البحرية، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، ط٣، ١٩٦٧م.
- ———، مصر في العصور الوسطى من الفتح العربي إلى الفتح العثماني، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، ١٩٩٣م.
- حسن، يوسف بن فضل، مقدمة في تاريخ الممالك الإسلامية في السودان الشرقي، مطبعة الجبلوي، القاهرة، ١٩٧١م.
- حسين، جميل حرب، الحجاز واليمن في العصر الأيوبي، تهامة، السعودية، ١٩٨٥.
- حسين، حسن عبدالوهاب، مقالات وبحوث في التاريخ الاجتماعي للحروب الصليبية، مصر وأمن البحر الأحمر، دار المعرفة الجامعية، القاهرة، ١٩٩٧م.
- دراج، أحمد، المماليك والفرنج، دار الفكر العربي، القاهرة، ١٩٦١م.
- ريتون، محمد محمود، الصين والعرب عبر التاريخ، دار المعارف، القاهرة، ١٩٦٤.
- زيادة، نقولا، الجغرافية والرحلات عند العرب، دار الكتاب اللبناني، بيروت، ١٩٦٢م.
- ———، مشرقيات في صلات التجارة والفكر، لندن، المملكة المتحدة، ١٩٩٨م.
- سالم، السيد عبد العزيز، البحر الأحمر في التاريخ الإسلاميين مؤسسة شباب الجامعة، الاسكندرية، ١٩٩٣م.
- سرور، محمد جمال الدين، دولة بني قلاوون في مصر، دار الفكر العربية، القاهرة، ١٩٨١م.
- سعيد، إبراهيم حسن، البحرية في عصر سلاطين المماليك، دار المعارف، مصر، ١٩٨٣م.
- السليمان، علي حسين، النشاط التجاري في شبه الجزيرة العربية أواخر العصور الوسطى، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، (دت).
- سيد، عبد المنعم عبدالحليم، البحر الأحمر وظهيره في العصور القديمة، دار المعرفة الجامعية، الاسكندرية، ١٩٩٣م.

- شبارو، عصام محمد، السلاطين في المشرق العربي، دار النهضة العربية، بيروت، ١٩٩٤م.
- شبكة، مكي، مملكة الفونج الإسلامية، معهد الدراسات العربية، القاهرة، ١٩٦٣-١٩٦٤م.
- الشرباصي، أحمد، المعجم الاقتصادي الإسلامي، دار الجيل، بيروت، ١٩٨١.
- الشربيني، البيومي إسماعيل، مصادرة الأملاك في الدولة الإسلامية، الهيئة المصرية العامة، القاهرة، ١٩٩٧.
- شهاب، حسن صالح، أضواء على تاريخ اليمن البحري، دار الفارابي، بيروت، ١٩٧٧م.
- ———، فن الملاحة عند العرب، دار العودة، بيروت، ١٩٨٢م.
- صبره، عفاف، العلاقات بين الشرق والغرب، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٣م.
- الصيني، بدر الدين حي، العلاقات بين العرب والصين عبر التاريخ، دار المعارف، القاهرة، ١٩٦٤م.
- ضرار، محمد صالح، تاريخ سواكن والبحر الأحمر، الدار السودانية للكتب، الخرطوم، ١٩٨١م.
- ———، تاريخ السودان والبحر الأحمر وإقليم البجة، دار مكتبة الحياة، بيروت، ١٩٦٥م.
- طرخان، إبراهيم علي، مصر في عصر دولة المماليك الجراكسة، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، ١٩٦٠م.
- طقوش، محمد سهيل، تاريخ المماليك في مصر وبلاد الشام، دار النفائس، بيروت، لبنان، ١٩٩٧م.
- الطيبي، أمين توفيق، الحبشة عربية الأصول و الثقافة، منشورات مركز جهاد الليبيين للدراسات التاريخية، (دم)، ١٩٩٣م.
- عاشور، سعيد، أضواء جديدة على الحروب الصليبية، الدار المصرية للنشر، القاهرة، ١٩٦٤م.
- ———، بحوث ودراسات في تاريخ العصور الوسطى، دار الأحد، بيروت، ١٩٧٧م.
- ———، الظاهر بيبرس، المؤسسة المصرية العامة للتأليف والترجمة، القاهرة، (دت).
- ———، مصر والشام في عصر الأيوبيين والمماليك، دار النهضة العربية، بيروت، (دت).
- العبادي، أحمد مختار، والسيد عبد العزيز سالم، تاريخ البحرية الإسلامية في مصر والشام، دار النهضة العربية، بيروت، ١٩٨١م.
- عبدالحليم، رجب محمد، العلاقات السياسية بين مسلمي الزيلع ونصارى الحبشة في العصور الوسطى، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٥م.
- عبدالعال، محمد، بنو رسول وبنو طاهر، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، (دت).

- _____، المحاولات البرتغالية الأولى للسيطرة على البحر الأحمر، نصوص جديدة مستخلصة من مشاهدات أبو مخرمة كما سجلها في مخطوط قلادة النحر، دار المعرفة، الاسكندرية، ١٩٨٩م.
- عبد العليم، أنور، الملاحة وعلوم البحار عند العرب، عالم المعرفة، المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب، الكويت، ١٩٧٩م.
- عبد الفتاح، صفاء حافظ، الموانئ والثغور المصرية من الفتح الإسلامي حتى نهاية العصر الفاطمي، دار الفكر العربي، القاهرة، (دت).
- عثمان، شوقي عبد القوي، تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية، المجلس الوطني للثقافة، الكويت، ١٩٩٠م.
- العريني، الباز، المغول، دار النهضة، بيروت، لبنان، (دت).
- العسكري، سليمان إبراهيم، التجارة والملاحة في الخليج العربي في العصر العباسي، مطبعة المدني، القاهرة، ١٩٧٢م.
- غوانمة، يوسف، إمارة الكرك الأيوبية، دار الفكر، عمان، ١٩٨٢م.
- _____، أيلة (العقبة) والبحر الأحمر وأهميتهما التاريخية والاستراتيجية، دار هشام، اربد، ١٩٨٤م.
- _____، التاريخ الحضاري لشرقي الأردن في العصر المملوكي، دار الفكر، عمان، ط٢، ١٩٨٢م.
- _____، الحياة العلمية والثقافية في الأردن في العصر الإسلامي، دار هشام، اربد، ١٩٨٤م.
- _____، في التاريخ والحضارة العربية الإسلامية، دار الفكر، عمان، ٢٠٠٠م.
- _____، معاهدات الصلح والسلام بين المسلمين والفرنج، دار الفكر، عمان، ١٩٩٥م.
- الفقي، عصام الدين عبد الرؤوف، اليمن في ظل الإسلام منذ فجره وحتى قيام دولة بني رسول، دار الفكر، مصر، ١٩٨٢م.
- فهمي، عبدالرحمن، النقود العربية ماضيها وحاضرها، دار القلم، القاهرة، ١٩٦٤م.
- فهمي، نعيم زكي، طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٧٣م.
- القوصي، عطية، تاريخ دولة الكنوز الإسلامية، دار المعارف، مصر، ط٢، ١٩٨١م.
- الكنانسي، مصطفى، العلاقات بين جنوه والشرق الأدنى الإسلامي، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٨١م.
- ماهر، سعاد، البحرية في مصر الإسلامية وآثارها الباقية، دار الكتاب العربي، مصر، (دت).

- محمود، حسن سليمان، تاريخ اليمن السياسي في العصر الإسلامي، المجمع العلمي العراقي، بغداد، ١٩٦٩م.
- محيرز، عبدالله أحمد، رحلات الصينيين الكبرى إلى البحر العربي، دار جامعة عدن، اليمن، ٢٠٠٠م.
- مسعد، مصطفى محمد، الإسلام والنوبة في العصور الوسطى، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، ١٩٦٠م.
- مورسيل، ريتشارد، الأحوال السياسية والاقتصادية بمكة في العصر المملوكي، عمادة شؤون المكتبات، مطابع جامعة الملك سعود، الرياض، ١٩٨٥م.
- مؤنس، حسين، أطلس التاريخ التاريخ الإسلامي.
- النبراوي، رأفت محمد، السكة الإسلامية في مصر عصر دولة المماليك الجراكسة، مركز الحضارة العربية للإعلام، القاهرة، ١٩٩٣م.
- النجدي، حمود بن محمد، النظام النقدي المملوكي، مؤسسة الثقافة الجامعية، الإسكندرية، ١٩٩٣م.
- النخيلي، درويش، السفن الإسلامية على حروف المعجم، دار المعارف، مصر، ط٢، ١٩٧٩م.
- الندوي، اسماعيل، تاريخ الصلات بين الهند والبلاد العربية، دار الفتح، بيروت، (دت).
- النشار، محمد محمود، علاقة مملكتي قشتالة وأراجون بسلطنة المماليك، عين للدراسات والبحوث، القاهرة، ١٩٩٧م.
- الياس، فادي، المناخ والأسعار والأمراض في بلاد الشام في عهد المماليك، (دن)، بيروت، ١٩٩٨م.
- ياسين، محمد حسن، معجم النبات والزراعة، (جزآن)، دار مكتبة الهلال، بيروت، ط٢، ٢٠٠٠م.
- اليوزبكي، توفيق، تاريخ تجارة مصر البحرية في العصر المماليكي، دار الكتب، جامعة الموصل، ١٩٧٥م.
- اليوسف، محمد الطيب، اثيوبيا والعروبة والإسلام عبر التاريخ، (جزآن)، المكتبة المكية، مكة المكرمة، ١٩٩٦م.

رابعاً: المراجع الأجنبية:

الترجمة للعربية:

- أشتور، الياهو، التاريخ الاقتصادي والاجتماعي للشرق الأوسط في العصور الوسطى، ترجمة عبدالهادي عبلة، دار قتيبة، دمشق، ١٩٨٥م.
- جوايتين، س، د، دراسات في التاريخ الإسلامي والنظم الإسلامية، تعريب عطية القوصي، وكالة المطبوعات، الكويت، ١٩٨٠م.
- حوراني، جورج فضل، العرب والملاحة في المحيط الهندي، ترجمة يعقوب بكر، مكتبة الانجلو المصرية، القاهرة، ١٩٥٨م.
- دافنس، بازل، أفريقيا تحت أضواء جديدة، ترجمة جمال أحمد، دار الثقافة، بيروت، (دت).
- دوزي، رينهارت، تكملة المعاجم العربية، (تسعة أجزاء)، نقله إلى العربية محمد سليم النعيمي، وزارة الثقافة، بغداد، ١٩٧٨م.
- ديل، شارل، البندقية جمهورية أرستقراطية، تعريب أحمد عزت، توفيق اسكندر، دار المعارف، مصر، (دت).
- سونيا، هاو، في طلب التوابل، ترجمة محمد عزيز، مكتبة نهضة مصر ومطبعاتها، القاهرة، ١٩٥٧م.
- سيد، مقبول أحمد، العلاقات العربية الهندية، تعريب نقولا زيادة، الدار المتحدة للنشر، بيروت، ١٩٧٤م.
- فرانك، إيرين، وبراونستون ديفيد، طريق الحرير، ترجمة أحمد محمود، المجلس الأعلى للثقافة، مطابع الأهرام، القاهرة، ١٩٩٧م.
- نيكوليني، بياتريتش، جزيرة زنجبار التاريخ والاستراتيجية في المحيط الهندي، ترجمة نزار أغري، دار النهار، بيروت، ١٩٩٨م.
- هايد، ف، تاريخ التجارة في الشرق الأدنى في العصور الوسطى، (أربعة أجزاء)، تعريب أحمد محمد رضا، الهيئة المصرية العامة، القاهرة، ١٩٩٤م.
- هنتس، فالتر، المكايل والأوزان الإسلامية، ترجمة كامل العسلي، يتولى إصداره بيرتولد شبلر، (دم)، (دت).

ب. الأجنبية:

- Anthony, Reid., South East Asia in the Age of Commerce 1450-1680, Yale, University Press, 1993.
- Ashtor, E., East-West Trade in the Medieval Mediterranean, (ed), by Benjamin Z. Kedar, Variorum Reprints, London, 1986.
- Balog, p., The Coinage of the Mamluk Sultans of Egypt and Syria, New York, 1964.

- Carol, Meyer., Glass From Quser Al-Qadem and the Indian Ocean Trade, the Oriental Institute of the University of Chicago, 1992.
- Clive, Day., A History of Commerce, longmans, Green and Co. 1934.
- Esmond, Bradley Martin, and Chryssee Perry Martin., Cargoes of the East, The Ports, Trade and Culture of the Arabian Seas and Western Indian Ocean, ELM-TREE Books, London, 1978.
- Goitein, S., A Mediterranean Society, University of California Press, 1967.
- Hall, D, G, E., A History of South – East Asia, MacMillan, 1994.
- H.M.S.O., Western Arabia and the Red Sea, A Short History, United Kingdom, B.R. 527, 1946.
- K.N. Chaudhuri., Trade and Civilisation in the Indian Ocean: an Economic History from the Rise of Islam to 1750, Cambridge University Press, 1985.
- Nicholas, Lowick., Coinage and History of the Islamic World, (ed), by Joe Gibb, Variorum Printers Ltd, Great Britain, 1990.
- Philip, Curtin., Cross-Cultural Trade in World History, Cambridge University Press, Cambridge, 1948.
- Rabie, Hassanein., The Financial System of Egypt, 1171-1341 AD, London, 1972.
- Stanley, Lane Poole., A History of Egypt in the Middle Ages, FRANK Cass and Co. LTD, 1968.
- Yusuf, S.M., Studies in Islamic History and Culture, General Printers, Lahore, Pakistan, 1970.

خامساً: الدوريات والمقالات والأبحاث

أ. العربية:

- أحمد، أحمد رمضان، مصر واسطور البحر الأحمر، منشور في كتاب البحر الأحمر في التاريخ والسياسة الدولية والمعاصر، سمنار الدراسات العليا، جامعة عين شمس، القاهرة، ١٩٨٠م.
- أحمد، ليلي عبد اللطيف، أهمية بندر السويس في العصر العثماني، منشور في كتاب البحر الأحمر في التاريخ والسياسة الدولية، سمنار الدراسات العليا، جامعة عين شمس، القاهرة، ١٩٨٠م.
- اسكندر، توفيق، نظام المقايضة في تجارة مصر الخارجية في العصور الوسطى، المجلة التاريخية المصرية، م٦، سنة ١٩٥٦م.
- برج، محمد عبد الرحمن، البحر الأحمر عبر التاريخ، ندوة البحر الأحمر، معهد الدراسات الدبلوماسية، الرياض، ١٤٠٦هـ/١٩٨٥م.
- بصيلي، الشاطر، الكارمية، المجلة التاريخية المصرية، ع ١٣، ١٩٦٧م.

- حبشي، حسن، هجوم القبارصة على الاسكندرية، المجلة التاريخية المصرية، م ١٥-١٦، ١٩٦٨-١٩٦٩.
- حمزة، عادل عبدالحافظ، قطية، جمر ك مصر الشرقى فى العصور الوسطى، المجلة المصرية للتارىخىة، م ٣٧، ١٩٩٠م.
- ربيع، حسن بن محمد، وثائق الجنىزا وأهميتها لدراسة التاريخ الاقتصادى لموانئ الحجاز واليمن فى العصور الوسطى، بحث منشور فى دراسات تاريخ الجزيرة، مصادر تاريخ الجزيرة العربية (جزآن)، مطبوعات جامعة الرياض، ١٩٧٩م.
- ———، البحر الأحمر فى العصر الأيوبى، منشور فى كتاب البحر الأحمر فى التاريخ والسياسة الدولية، سمنار الدراسات العليا، جامعة عين شمس، القاهرة، ١٩٨٠م.
- الزيات، حبيب، خانات دمشق القديمة، مجلة المشرق، السنة ٣٦، كانون ٢-آذار، ١٩٣٨م.
- زيادة، نقولا، الأسواق الإسلامية، المقتطف، م ١٠٣، ١٩٤٣م.
- سعيد، حسين إبراهيم، الصراع حول السيطرة على البحر الأحمر، منشور فى الندوة العلمية حول اليمن عبر التاريخ، عدن، جامعة عدن، ١٩٨٩م.
- السليمان، علي بن حسين، ميناء جدة فى القرن التاسع، العرب، ج ١٢، س ٦، ١٩٧٢م.
- الشامى، رشاد، البحر الأحمر فى العهد القديم، منشور ضمن كتاب البحر الأحمر فى التاريخ والسياسة الدولية، سمنار الدراسات العليا، جامعة عين شمس، القاهرة، ١٩٨٠م.
- صالح، محمد أمين، تجارة البحر الأحمر فى عصر المماليك الجراكسة، منشور ضمن كتاب البحر الأحمر فى التاريخ والسياسة، سمنار الدراسات العليا، جامعة عين شمس، القاهرة، ١٩٨٠م.
- صالحية، محمد، ظاهرة الطرح والرمى فى الاقتصاد المملوكى، مجلة أبحاث اليرموك، م ٩، ع ٤٤، ١٩٩٣م.
- الصواف، فائق بكر، ومصطفى محمد رمضان، أهمية ثغر جدة، منشور ضمن كتاب البحر الأحمر فى التاريخ والسياسة، سمنار الدراسات العليا، جامعة عين شمس، القاهرة، ١٩٨٠م.
- العانى، عبدالرحمن، تحول الطريق التجارى من الخليج العربى إلى البحر الأحمر وازدهار عدن، مجلة كلية الآداب، بغداد، ع ٢٨، ١٩٨٠م.
- عبدالدايم، عبدالعزيز محمود، الصراع بين القوى المسيحية ودولة المماليك الجراكسة فى مياه البحر المتوسط، منشور ضمن كتاب مصر وعالم البحر المتوسط. دار الفكر للدراسات والنشر، القاهرة، ١٩٨٦م.
- غوانمة، يوسف، العلاقة التجارية بين العقبة (أيلة) وعدن فى العصر الإسلامى، الندوة العلمية حول اليمن عبر التاريخ، عدن، جامعة عدن، ١٩٨٩م.

- قاسم، قاسم عبده، علاقات مصر بعالم البحر الأحمر في عصر سلاطين المماليك الجراكسة، منشور ضمن كتاب البحر الأحمر في التاريخ والسياسة، سمنار الدراسات العليا، جامعة عين شمس، القاهرة، ١٩٨٠م.
- القوصسي، عطية، أضواء جديدة على تجارة الكارم، المجلة التاريخية المصرية، م ٢٢، ١٩٧٥م.
- ———، سيراف وكيش (قيس) وعدن، المجلة التاريخية المصرية. م ٢٣، ١٩٧٦م.
- لبيب، صبحي، التجار الكارمية وتجارة مصر في العصور الوسطى، المجلة التاريخية المصرية، م ٤، ع ٢، ١٩٥١م.
- ———، سياسة مصر التجارية في عصري الأيوبيين والمماليك، المجلة التاريخية المصرية، م ٢٨-٢٩، ١٩٨١-١٩٨٢م.
- الناصري، سيد أحمد علي، الرومان والبحر الأحمر، منشور ضمن كتاب البحر الأحمر في التاريخ والسياسة، سمنار الدراسات العليا، جامعة عين شمس، القاهرة، ١٩٨٠م.

ب. المترجمة للعربية

- بيتروف، الكسندر، العلاقات التجارية بين آسيا وأوروبا الغربية إبان القرون الوسطى، منشور ضمن سلسلة علم الإستشراق السوفيتي، الشرق في القرون الوسطى، النظام الاقتصادي والاجتماعي، موسكو، ١٩٨٧م.
- بيكر، ج، بحر القلزم، دائرة المعارف الإسلامية.
- فيب، آن مار، جدة، دائرة المعارف الإسلامية.
- هارتمان، جدة، دائرة المعارف الإسلامية.

ج. الأجنبية:

- Ashtor, E., The Karimi Merchants, in: Studies on the Levantine Trade in the Middle Ages, Variorum Reprints, London, 1978.
- ———, Observation on Venetian Trade in the Levant in XIVth Century, in: East – West Trade in the Medieval Mediterranean, (ed) by Benjamin, Z, Kedar, Variorum Reprints, London, 1986.
- ———, Spice Prices in the Near East in the 15th Century, in: Studies on the Levantine Trade in the Middle Ages, Variorum Reprints, London, 1978.
- ———, The Volume of Medieval Spice Trade, in: East – West Trade in the Medieval Mediterranean, (ed) by Benjamin, Z, Kedar, Variorum Reprints, London, 1986.
- C.H. Becker., Aidab, Encyclopaedia of Islam.

- Fischel, W., The Spice Trade in Mamluk Egypt, Journal of the Economic and Social History of the Orient, Vol. 1, 1958.
- Goitein, S., New Lights on the Beginning of the Karimi Merchants, Journal of the Economic and Social History of the Orient. 1958.
- Honig Mann., Al Kulzum. Encyclopaedia of Islam.
- ———, Art, Al-Tur, Encyclopaedia of Islam
- John Wansbrough., Venice and Florence in the Mamluk Commercial Privileges, in: Bulletin of the School of Oriental and African Studies, vol. 28, 1956.
- Lionel, Casson., Ancient Naval Technology and the Route to India, in: Rome and India The Ancient Sea Trade, The University of Wisconsin. Press, 1991.
- Mustafa, M. Ziadeh. The Mamluk Sultans to 1295, in: Setton, K. A History of the Crusades. 2 vols, the University of Wisconsin Press, 1969.
- Perry, Martin., Early Towns and Trade in East Africa., in: Cargoes of the East, EL MTREE Books, London, 1978.
- R.B. Serjeant., Early Islamic and Mediaval Trade and Commerce in the Yemen, in: Yemen 3000 years of Art and Civilisation in Arabia Felix, (ed) Werner Daun. Published by Umschau-varlag, Frankfurt, Main, 1987.
- Steven. E. Sidebotham., Ports of the Red Sea and the Arabia – India Trade, in: Rome and the Ancient Sea Trade, the University of Wisconsin Pres, 1991.
- Subhi, Labib., Egyptian Commercial Policy in the Middle Ages., in: Studies in the Economic History of the Middle East from the Rise of Islam to the Present, New York, Toronto, 1970.
- ———. Karimi, Encyclopaedia of Islam.
- Werner, Daun., From Aden to India and Cairo: Jewish World Trade in the 11th and 12th Centuries, in: Yemen 3000 years of Art and Civilisation in Arabia Felix, published by Umschau – Varlag, Frankfurt, 1987.

سادساً: الموسوعات والندوات ودوائر المعارف:
أ. العربية:

- حسين، أحمد، موسوعة تاريخ مصر، (خمسة أجزاء)، دار الشعب، القاهرة، ١٩٧٧-١٩٨٠م.
- دائرة المعارف الإسلامية، أصدرها بالانكليزية والفرنسية والألمانية، أئمة من المستشرقين في العالم، النسخة العربية إعداد وتحرير إبراهيم خورشيد، أحمد الشناوي، عبد الحميد يونس، (سنة عشر مجلداً)، دار الشعب، القاهرة، (دت).
- الريحاني، البرت وآخرون، الموسوعة العربية، دار الريحاني، بيروت، ١٩٥٥م.
- مجموعة كتاب ومحرفين، دائرة المعارف الكتابية، (ست مجلدات)، دار الثقافة، القاهرة، ١٩٨٨-١٩٩٠م.

- مجموعة من الباحثين، عُمان في التاريخ، ندوة عُمان في التاريخ، ٢٤-٢٧/٩/١٩٩٤م، دار أميل للنشر، لندن، ١٩٩٥م.

ب. الأجنبية:

- Encyclopaedia of Islam.

سابعاً: الرسائل الجامعية:

- المسلمان، علي بن حسين، علاقة مصر بالحجاز زمن سلاطين المماليك، رسالة ماجستير، جامعة القاهرة، ١٩٧٠م.
- الشريدة، أمّنة، الجيش في بلاد الشام في العصر المملوكي، رسالة ماجستير، جامعة اليرموك، ١٩٩٣م.
- عطية، سليمان، سياسة المماليك في البحر الأحمر حتى نهاية عصر السلطان برسباي، ١٢٥٠-١٤٣٨م، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، ١٩٥٩م.
- ملاعبة، نهاية، دور ممالك جنوب شبه الجزيرة العربية في التجارة الدولية، رسالة ماجستير، الجامعة الأردنية، ١٩٩٥م.
- المنذعي، داوود، تاريخ اليمن الاقتصادي من القرن الرابع إلى القرن السادس للهجرة، رسالة دكتوراه، الجامعة الأردنية، ١٩٩٧م.

Abstract

The Red Sea Ports and Their Significance in Mamlūks Trade 648-923A.H/1250-1517 A.D A Doctorate Dissertation

Prepared by:

Khalid Muhammad Salim Al-Amayreh

Supervised by:

Prof. Dr. Yusuf Ghawanmeh

This Study has been carried out to give an adequate idea about trade activity in the Red Sea ports and to show its effect on the trade of the Mamlūks, and consequently on the state itself, which enabled it to achieve an upswing and resist outside threats. Another aim of the Study is to get acquainted with so many issues and measures related to the trade of the Red Sea ports. These issues include the role of the Mamlūk dynasty and its sultans in the protection of the Red Sea and its ports, and encouragement of trade via these ports. This was carried out through foundation of establishments, issuance of decrees and customs exemptions, concluding treaties and awarding concessions.

The study has demonstrated the measures that were taken at the ports such as reception of merchant ships, unloading goods, collecting excise duties related thereto selling them at the harbors markets, then freighting them from a Red Sea port where they were carried through land and river routes to the harbors from which they were exported to the European west. Another feature shown by this Study is an account of the management of the Red Sea ports.

The Study has also clearly pointed out to the role of these ports in the transportation of goods, travellers and pilgrims, the trade relations of these ports with the others situated on the Indian Ocean coasts, internal and external sailing lines, the ships used in the red sea and navigation and its dangers in that sea.

In addition, the Study has provided important information about the rise and prosperity of these ports throughout several centuries and then how they began to decline with the end of the Second Mamluk dynasty and the emergence of the Portuguese in those ports.

Chapter One of the study gave a geographical survey of the Red Sea and its ports, how they flourished, their importance, how they exchanged roles among themselves depending on the political and security circumstances in the Red Sea and its surroundings.

Chapter Two dealt with the importance of the Red Sea ports to the Mamluk State, and showed the strategic and military importance of these ports. The researcher did this through studying the relations of the Mamlūk state with other Red Sea powers and measures taken for the protection of harbors and the routes leading to them. He then turned to the economic and trade significance of these ports and the revenue they brought to the Mamlūk Sultans' exchequer and ,by the way, to the Rasulid dynasty sultans, without overlooking the monopoly policy which characterized the Second Mamlūk dynasty period and the competition among the ports.

Chapter Three was devoted to the management of the Red Sea ports in terms of supervisory personnel, the procedures of reception and departure of ships, trading transactions methods, markets, financial transactions and exported and imported commodities via these ports. The chapter was concluded by the Karem? Trade because of its relevance.

Chapter Four was earmarked for customs and excise duties and types thereof because of their importance to the sultan's treasury. Furthermore, the researcher dealt with the role of the Mamluk sultans in boosting trade via the Red Sea ports. They took several measures in this regard such as issuance of decrees of security and encouragement to merchants and granted customs exemptions to some of them. In this chapter special mention was made of the correspondence, diplomatic missions and presents which the Mamlūk sultans exchanged with other states, which shows the importance the sultans attached to the development of trade through the main trade route of the Red Sea which was under Mamluk supervision.

Chapter Five discussed the trade relations of the Red Sea ports and sea navigation routes. It included trade relations with the ports of South-East Asia, the African ports, and the ports of the Arabian Peninsula, Egypt and Syria. Main navigation routes linked to the Red Sea and internal routes between the ports of that sea were also dealt with in this chapter. Other topics touched on were navigation and the obstacles facing it in the Red Sea, types of vessels and the building techniques thereof have been covered with regard to the Red Sea and also the Indian Ocean.

The study has come to the following conclusions:

1. The Red Sea ports served trade before and throughout the Muslim period and particularly during the Mamlūk era.
2. The Mamlūks realized the importance of the Red Sea in international trade and thus provided security and protection to this sea and its ports. In this respect the mamlūks harnessed their political relations and military power.
3. The management of the Red Sea ports comprised a part of the administrative organization of the Mamluk state. This management

was based on the measures that regulated export and import movement and collection of customs and excise duties.

4. There were several centers for collecting the duties imposed on the east-bound trade via the Red Sea ports. Those centers were spread on the ports and on the land routes leading thereto.
5. Red Sea trade had special importance for the Mamlūk state because it was a major tributary for its treasury.
6. The Mamlūk sultans and particularly the first dynasty played an important role in the promotion of land and sea trade.
7. The links forged between the mamlūk state and other states through correspondence, diplomatic missions and presents was instrumental in activating the trade movement via the Red Sea ports.
8. During the 9th century A.H./15th century A.D, a phenomenon of competition of ports with one another made its appearance. This contributed to the rise of Jeddah's importance as an international port accompanied with a decline of Aden as a major port.
9. The Red Sea ports were linked with main navigation routes and with a network of inland routes.
10. The navigation between the Red Sea ports faced special navigational circumstances such as the large number of coral reefs which were plentiful in the Red Sea. Therefore, the Red Sea naval craft were built in a manner that fitted in with those circumstances.

The trade policy of the first Mamlūk dynasty differed from that of the second dynasty. The first Mamlūk dynasty promoted trade through its adoption of cutting down customs and excise duties. It also provided traders with security and safety. Some of the second dynasty sultans, on the other hand, practised a monopolist policy. Some of them practised a policy of confiscation while other Mamlūk sultans kept the customs duties of Jeddah port for themselves.